Revista digital

SORIANO FLUVIAL

Nº 15 – JUNIO 2021 Por Emilio Hourcade Leguísamo



LA ISLA DEL PUERTO

Río Negro – Mercedes

sorianofluvial@gmail.com
http://sorianofluvial.blogspot.com/

LA ISLA DEL PUERTO

En el trajinar que a través de esta revista venimos haciendo por el río Negro y habiendo recorrido ya las islas existentes río arriba de Mercedes y hasta la Represa de Palmar, toca en este número abordar la isla más conocida y visitada de este río, la Isla del Puerto, que como veremos en el transcurso del trabajo, también supo ser llamada «Isla del Pueblo» (por estar ubicada justo frente a Mercedes), «Isla de los Baños» (por estar destinada durante muchos años a ser el único balneario con que contaba Mercedes) e incluso «Isla del Descanso» (por haber funcionado allí una especie de cárcel, como también sitio de ejecuciones).

Ubicada frente a Mercedes, forma parte de los paseos clásicos de esta ciudad y actúa como una extensión de su rambla, siendo un hermoso lugar que además de ser disfrutado, debe ser fundamentalmente cuidado y conservado.

Identificada como padrón rural Nº 321 del Departamento de Soriano, figura en la cédula catastral con una extensión de 6 hectáreas, contando con aproximadamente 1 kilómetro de largo y en su parte más ancha alcanza los 200 metros.

En la recorrida sobre la historia de esta isla que haremos en este trabajo, es preciso indicar que sin dudas fue un factor influyente al momento de decidir el punto en donde el Pbro. Manuel de Castro y Careaga levanto la llamada «Capilla Nueva», origen de la actual ciudad de Mercedes.

Este religioso encargado de la iglesia de Santo Domingo Soriano, veía la necesidad de mudar aquella población más al este y sobre un lugar en el que el río Negro no solo permitiera llegar navegando sino también el pasaje terrestre en dirección norte a sur y viceversa. De esta manera la población quedaría en un punto de tránsito más fluido, tal como sucede hoy con Mercedes.

Aquella iniciativa del religioso no fue acompañada y Santo Domingo Soriano no se movió, y basta ver hoy el desarrollo que tuvo cada una de esas ciudades para darse cuenta de la clara visión que tuvo De Castro y Careaga. Santo Domingo Soriano quedó fuera de las grandes vías de comunicación y solo llega a ella quien la quiere visitar, no estando en el cruce de ninguna ruta de mayor tránsito.

Se levanta entonces en 1788 la «Capilla Nueva» en el sitio en donde hoy se ubica la catedral de Mercedes, y si miramos el vasto territorio que De Castro y Careaga tenía para elegir donde levantar su templo, vemos que influyeron los siguientes puntos:

- El río Negro hasta este punto es navegable desde el río Uruguay (pensemos que en aquellas épocas el tránsito más fácil se hacía utilizando los ríos), como también en este lugar, ofrece el primer cruce relativamente accesible de costa a costa.
- La existencia de una isla (actual isla del Puerto) en sus inmediaciones, le proporcionaba no solo abundante leña y madera, sino un lugar de resguardo para las embarcaciones que hasta aquí llegaban, tema que se encuentra desarrollado en la Revista «Soriano Fluvial Nº 12» destinada a la historia del puerto de Mercedes y a la cual se puede acceder mediante el siguiente enlace: "Soriano Fluvial Nº 12"
- El punto en el cual levantó la capilla estaba lo suficientemente alto frente al río Negro, lo que impediría que los desbordes de este río la afectaran. Posteriormente el desarrollo de esta población no respetó esa premisa y hasta el día de hoy gran parte de la ciudad se encuentra construida en zona inundable y cada vez que el río se desborda de manera considerable, lo sufre.

Vemos entonces como la actual Isla del Puerto tuvo una importante injerencia en el origen de la ciudad de Mercedes y su actividad fluvial, lo que sin duda le agrega un factor estratégico importante para su puesta en valor y nos permite no solo considerarla como un hermoso paseo.

Dentro de las primeras menciones que de esta isla se hacen, se destaca la siguiente: *«En Mercedes, el conocido Manuel García Pichel solicitó permiso (antes de 1810) del Cabildo de Soriano para efectuar siembras de alfalfa en la Isla del Río Negro, que está frente a aquella población y es llamada ahora Isla del Puerto. El permiso se dio; pero la siembra no debió tener éxito, por cuanto se expresaba en la solicitud que se iba a sembrar en el bañado, y está comprobado ahora que aquella leguminosa se pierde o enferma en lugares húmedos».*[1]

[1] Berro, Mariano "La Agricultura Colonial", Colección Clásicos Uruguayos, Volumen 148. Año 1975. Pág. 121

Cabe indicarse que la intención de sembrar alfalfa en las islas del Río Negro no se limitó únicamente a la «del Puerto», y así por ejemplo tenemos la misma intención en don Luis Segundo Mouriño, cuando a principios del siglo XX adquiere la «Isla del Infante» ubicada en este mismo río y a pocos kilómetros de Santo Domingo Soriano, con la idea de justamente llevar adelante plantaciones de esta misma leguminosa.

Avanzando en el tiempo, encontramos la mención que hace el Pbro. Dámaso Antonio Larrañaga, cuando el 7 de junio de 1815 llega a Mercedes: *«El río tendrá unas 600 varas de ancho, y hay una isla contigua a la derecha, baja, llena de arboleda, y que podrá tener de largo más de mil varas y doscientas de ancho. Entre la costa y esta isla hay bastante agua, pues me aseguran haber pasado bergantines por este canal. Encontré varios árboles que no conocía: entre ellos varias Mimosas, una de ellas la llamaban Ñapindá, porque se agarraba a la ropa y su espina no era alesnada sino en forma de uña y corta, arrojando muchas varazones o mimbres; y aún vi una que subía muy alto envuelta en un tronco de otro árbol, aunque esto es raro; observé muchos árboles de Chañal, que había visto en Buenos Aires traídos de Córdoba en donde creí que solamente se encontraban; los árboles están muy arruinados, pero algunos años dan fruto, que comen y son exquisitos. Recogí algunas otras plantas y nos retiramos».*[2]

Los años pasan y encontramos otro fin que se le dio a esta isla, pero en este caso muy trágico, lo que valió que se la conociera como la «Isla del Descanso».

Entre los años 1839 y 1851 se desarrolló en nuestro país la llamada Guerra Grande, en la que se enfrentaron las fuerzas encabezadas por Fructuoso Rivera aliadas con los unitarios argentinos (Juan Lavalle) y las de Manuel Oribe, aliadas con los federales de aquel país (Juan Manuel de Rosas).

En aquel contexto, fuerzas de Rivera dejan abandonada Mercedes, por lo que *«el 30 de enero de 1843, Tomás Gómez, enviado por Manuel Oribe, se hacía cargo sin pena ni gloria de la comandancia de esta población».*[3]

Igualmente, el asedio de las fuerzas riveristas sobre Mercedes se mantuvo, por lo que *«los federales, acosados estrechamente, procedieron a profusos fusilamientos, siendo recordado durante mucho tiempo el grito de "a serrucho", con que muchos prisioneros eran conducidos a la isla que está frente a Mercedes».*[4]

Aquellos tristes sucesos también son recordados en una nota enviada desde Mercedes por Luis Batlle y Ordóñez a su padre Lorenzo Batlle el 30 de marzo de 1881, en la cual expresaba lo siguiente: *«No hay nada tan bonito como el Río Negro, es en parte tan angosto que yo que no sé casi nadar me atrevo a pasarlo; mismo en frente del puerto hay una isla que la llamaban antes del Descanso porque dicen que allí Oribe degolló mucha gente».*[5]

La isla frente a Mercedes no solo abasteció de leña y madera a aquella precaria población de Mercedes, sino que sirvió como lugar de reclusión y/o ajusticiamiento en momentos de cruda violencia de nuestra historia, funcionando entonces en ese lugar un precario local que hacía de cárcel o prisión, y donde seguramente se mantendrían engrillados a los prisioneros para evitar que se escaparan.

Otro aspecto que comenzaba a destacarse en el último tercio del siglo XIX era la utilización de la misma como zona de baños en la época estival, lo que le valió que se la llamara la «Isla de los Baños» por haber sido por casi un siglo, el único balneario con que contaba Mercedes. Como una de las primeras manifestaciones de este rubro, rescatamos el siguiente aviso de Miguel Chesto.



A LOS BAÑISTAS

Se previene á los Sres, bañistas, que de hoy en adelante tendrán á la bondad de abonar una pequeña cuota para el adelanto de la isla, en compensacion de los trabajos que hago en ella.

Habrá un baño esclusivamente para señoras y los demas para caballeros.

Los señores que no quieran pagar cuota que se fijará tendàn la bondad de no usar de nuestros trabajos.

Miguel Chesto

La Regeneración, 27/12/1872

---

[2] Larrañaga, Pbro. Dámaso Antonio, "Diario del Viaje de Montevideo a Paysandú", Instituto Nacional del Libro, Año 1994, Pág. 57

[3] Lockhart, Washington; "Máximo Pérez. El caudillo de Soriano", Mercedes 1962

[4] Lockhart, Washington; "Máximo Pérez. El caudillo de Soriano", Mercedes 1962

[5] Cantera Carlomagno, Marcos; "Lorenzo. El mundo íntimo del primer Batlle presidente", Editorial Fin de Siglo, 2014

Emilio Hourcade Leguísamo

Luego de Miguel Chesto y ya en el año 1873, será el Sr. Andrés Ventura que en fecha 18 de diciembre de 1873 pasará la siguiente nota al Presidente de la Junta: *«Habiendo tenido conocimiento de que la isla que se halla frente a este ciudad no posee arrendatario alguno, me dirijo a Ud. a fin de si se dignan concederme dos cuadras del terreno que corresponden a dicha isla siendo ellas de las que corresponden a la punta que da el frente al Este, durante la estación de los baños en el presente año, pagando el arrendamiento arreglado a la ley».* [6]

Si bien no se registra una respuesta a este planteamiento, si nos confirma la existencia desde aquellos años, del interés por explotar comercialmente la zona utilizada para baños.

Pasan los años y lo que es una constante es la explotación clandestina y abusiva que se hacía de las islas del río Negro, por lo que el 14 de julio de 1879, la Junta Económico Administrativa de Soriano, resuelve hacer un llamado a licitación por el arriendo de las mismas, intentando de esta manera frenar la destrucción que de ellas se venía llevando a cabo, instaurando arrendadores que las explotarían, replantarían y cuidarían en base a los contratos firmados.

Observando las bases del llamado, encontramos que el Artículo 1º rezaba lo siguiente: *«Llámese a propuesta, por el término de sesenta días, contados desde la presente fecha, para el arrendamiento de las islas del Río Negro, en secciones señaladas del modo siguiente:*

1º Por todas las islas municipales que se encuentran situadas aguas abajo, empezando por la denominada "Isla Redonda", hasta su desembocadura en el Río Uruguay.

2º Por todas las islas municipales aguas arriba, empezando por la isla frente a la boca del arroyo Bequeló, hasta la barra del Arroyo Grande, límite del Departamento".[7]

Como podrá apreciarse, se daban en arrendamiento todas las islas fiscales ubicadas en el río Negro desde el Arroyo Grande (límite entre los Departamentos de Flores y Soriano) hasta su desembocadura en el río Uruguay, exceptuando el tramo del río Negro entre la barra del arroyo Bequeló y la «Isla Redonda», tramo en el que justamente se ubica la «Isla del Puerto», siendo posiblemente su ubicación frente a Mercedes y la utilización que de ella hacía la población de la ciudad en general, lo que motivó la decisión de no arrendarla.

Reafirmando la utilidad y destino que desde casi mediados del siglo XIX la población de Mercedes le dio a la isla como zona de baños, encontramos el siguiente edicto publicado en el año 1869, en donde por su apartada ubicación, se la destinaba a los hombres, en tiempos en que las zonas de baño no eran mixtas: *«Edicto – Mercedes, 08/12/1869: 1° - Designase para baños de las señoras el local comprendido desde 80 metros al Oeste de la Rampla (sic) de Piedra construida en el puerto de los Aguadores para abajo hasta la confluencia de la calle 18 de Julio y el existente desde la confluencia de la calle Ituzaingó aguas arriba hasta la barra de la cañada que limita por el Oeste el terreno de la jabonería de Juan Zamora y Hno. 2° Los hombres podrán tomar baños en cualquier punto de la ribera que no sean los determinados en el artículo anterior, o en la isla frente al muelle principal. 3° Ninguna persona a excepción de los niños menores de 8 años, podrán entrar o salir del baño sin llevar puesto una pieza de ropa que le cubra la parte del cuerpo necesaria a fin de evitar actos deshonestos e inmorales. Varsi»* [8]

Esta política de destinar la costa frente a Mercedes para baños de damas y las costas más alejadas o la misma «Isla del Puerto» para los hombres fue una constante durante muchos años, y así conforme los hombres se quejaban de lo lejos que le quedaban las playas a las cuales podían concurrir, también las damas en algunas oportunidades hacían llegar sus reclamos por la presencia de ojos indiscretos de algunos hombres: *«Abusos En Los Baños – Acabamos de saber de los labios de una señorita que a pesar de su deseo de bañarse en el río, se ven en la necesidad de irse a bañar en el Dacá, para no exponerse a pasar un mal momento con las impertinencias de algunos del sexo feo.*

Ese proceder es causado por el mal gusto o falta de educación si se quiere, de ciertos jóvenes y no jóvenes, que embarcados en el muelle de los "Aguateros" (actual "Muelle de los Treinta y Tres"), *siguen después próximos a la orilla rozando casi a los bañistas al dirigirse a la isla* ("del Puerto") *o al banco, e incomodando así a las señoras y niños que se bañan en lo que hace la parte de la Alameda* (zona lindera a la actual playa "El Raviol").

El año pasado fuimos informados que algunos hasta tenían la desfachatez de llevar anteojos de larga vista, haciendo uso de ellos en ofensa del pudor de las personas que estaban en traje propio de baño. No

---

[6] Expediente 81/1873, Junta Económico Administrativa de Soriano

[7] "La Legalidad", Mercedes, 23 de julio de 1879

[8] "El Río Negro", Mercedes, 9 de diciembre de 1869

sabemos si esto se ha repetido este año, pero lo indicamos y convendría averiguarlo y dar una lección a quien la practicase.
Será necesario ordenar que los botes se dirijan al centro del río cuando pasen frente a las zonas de baño». [9]
Corresponde precisar que la zona destinada a baño de damas, zona de las actuales playas «Los Michis» y «El Raviol», no eran ni por asomo lo que son hoy, siendo las de la isla las únicas playas de fondo arenoso. Será recién en la segunda mitad del siglo XX que se le prestará atención a la costa frente a Mercedes, volcando suficiente arena y limpiando sus costas a fin de dar lugar a la formación de las playas mencionadas.

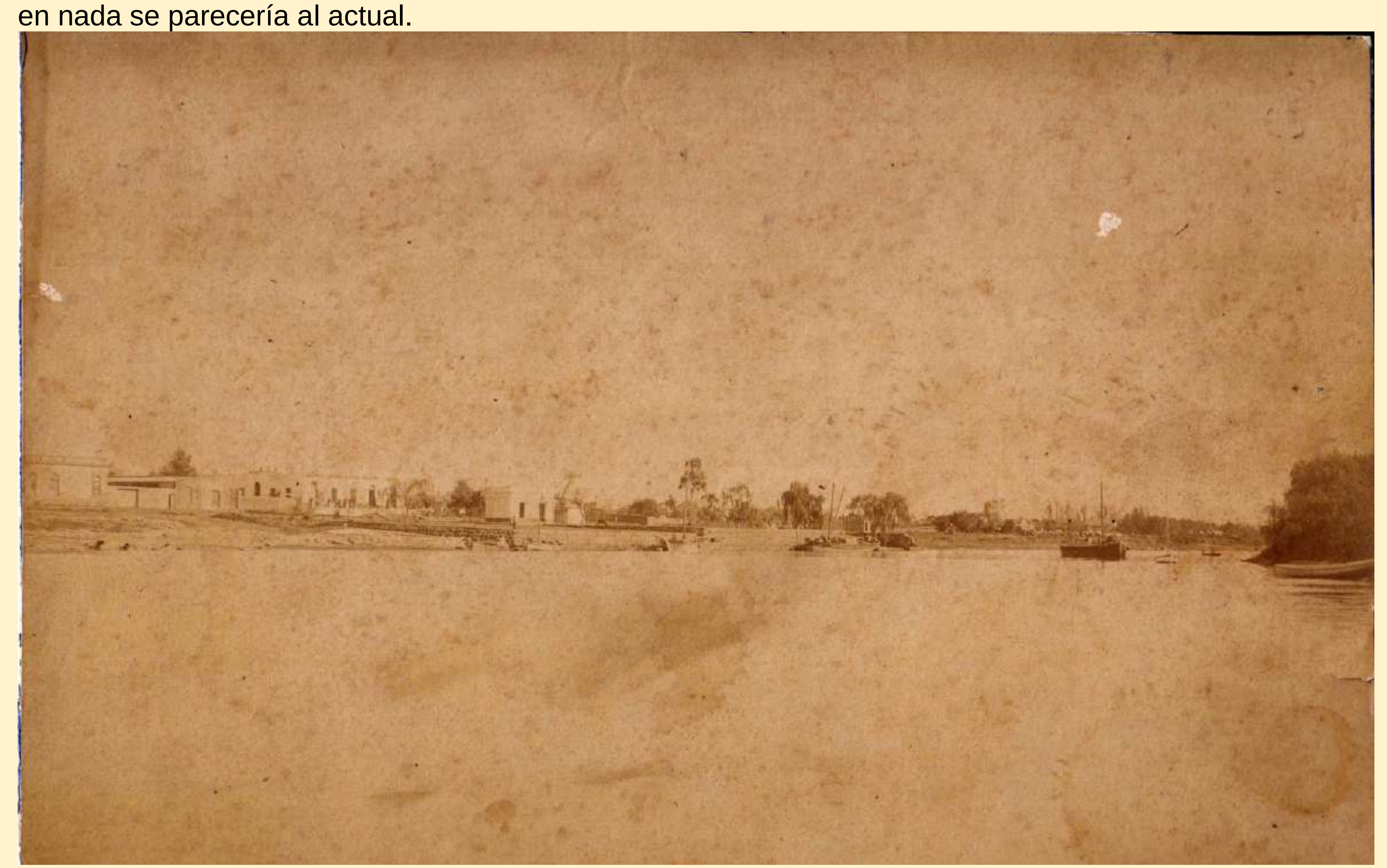


Imagen de la «Isla del Puerto» a fines del siglo XIX, donde se observa el gran banco de arena que junto a ella corría y ofrecía una excelente playa y detrás, la costa rocosa de la que hoy es llamada «Playa El Raviol», debiendo su nombre, justamente al relleno de arena que debió hacerse para poderla utilizar como zona balnearia

Otro aspecto a destacar es el movimiento que la construcción del puerto de Mercedes en 1868 al abrigo justamente de la "Isla del Puerto", le había dado a toda esta zona, y de allí que la Capitanía del Puerto, con su local (hoy desaparecido) ubicado en ese punto, envió una nota a la Junta en fecha 30 de enero de 1877 firmada por su encargado Juan José de Zuloaga planteando lo siguiente: *«El que suscribe ha tenido la idea de que en la isla denominada del Puerto, se le abra una calle frente a esta Receptoría, cuya calle de 14 metros de ancho cruce la isla hasta la otra orilla Norte. Que esta calle, además de dar una hermosa vista hasta el otro lado, presta también oportunidad de la vigilancia del Resguardo puesto que el empleado puede inmediatamente trasladarse al lado opuesto.*
Además de la referida calle, pretende lo mismo el que suscribe el abrir otra en el centro de aquella de la misma anchura con dirección oeste, del largo de 100 metros esta calle será puramente recreativa, las leñas y maderas que en toda aquella obra se extraigan, es en compensación de todo el trabajo dicho». [10]
Seguramente no se le otorgó el permiso solicitado ya que no hay registro de que se realizara dicha obra, pero no debe pasar desapercibida la idea que ya se venía gestando de utilizar la isla como zona recreativa y la necesidad que había en poder ingresar en ella en forma más accesible, la cual sin dudas

[9] "El Teléfono", Mercedes, 19 de diciembre de 1891
[10] Expediente 22/1877, Junta Económico Administrativa de Soriano

por aquellos años, mostraba una vegetación espesa que hacía imposible su tránsito y con un aspecto que en nada se parecería al actual.



Obsérvese el Puerto de Mercedes y el local del Resguardo (pequeña construcción blanca y de dos puertas junto a la costa) y enfrente, la «Isla del Puerto», ofreciendo resguardo a las embarcaciones que allí llegaban. Imagen de fines del Siglo XIX.

Ya en el año 1884, aparece otro planteamiento referido a la explotación de esta isla y en este caso, es el realizado por nota de fecha 12 de diciembre de 1884 por Alejandro Guastavin (hoy este apellido es conocido en Mercedes como Guastavino).

Guastavin (sic), domiciliado en la calle Río Negro Nº 25 (zona de la actual rambla), realizó el siguiente planteamiento a la Junta E.A. de Soriano: *«Habiendo convenido con D. Antonio Llorello en comprarle las arboledas plantadas por él en la Isla que se encuentra frente a la ciudad de Mercedes, pues dicho señor al cederme el derecho lo hace porque su estado malo de salud no le permite trabajar y no solo esto, sino también la avanzada edad en que se encuentra.*

Por este motivo vengo a solicitar de esa honorable corporación, me ceda el derecho para seguir plantando las arboledas que considere conveniente, sin embargo de quedarme a mí el compromiso de abonar a esa corporación el derecho de corte de las maderas plantadas».

Al planteamiento realizado por Guastavin, la Junta responderá el 16 de diciembre de 1884: *«No ha lugar, notifíquese y archívese».* [11]

Las islas, que en aquellos años estaban bajo la órbita del gobierno municipal, eran vigiladas por un Inspector de Islas, cargo que era ocupado por Bernabé González, hasta que el 31 de mayo de 1888 presenta la renuncia, y asume como nuevo inspector el Sr. Ángel Álvarez [12], quien apenas asume el cargo, realiza una recorrida isla por isla de la cual se desprende el siguiente informe con respecto a la "Isla del Puerto": *«Mercedes, junio 17 de 1888. Sr. Presidente de la Junta Eco. Administrativa Don José Irisarri. Con fecha 8 del corriente, he visitado la isla denominada del puerto, y en ella se encuentra*

[11] Expediente 86/1884, Junta Económico Administrativa de Soriano

[12] Expediente 82/1889-89, Junta Económico Administrativa de Soriano

faenando leña y maderas el individuo José D´Andrea quien dijo tener cortados ciento doce tijeras de sauce y 25 atados de leña fina y como 2 o 3 carradas de leña de astilla.
En continente le he prohibido la faena de toda clase de maderas quien no tuvo inconveniente en aceptar lo ordenado por esa corporación, lo que comunico a Uds. para sus efectos». [13]
En ese mismo expediente y como anotaciones al margen, Ángel Álvarez anotó: *«José D`Andrea trabaja en compañía de José Iuselo, posee 8 o 10 carradas de leña, trabaja en la isla hace 5 o 6 años, a más dice haber vendido 100 tijeras de sauce.*
Dichos individuos, aparte de lo declarado, tiene 4 carradas de leña de medida y una pila de leña para hacer leña de medida que saldrán 10 carradas. Esto no ha declarado, pero lo he presenciado».
Pocos meses después, el Inspector de Islas Ángel Álvarez, en cumplimiento de las órdenes recibidas, vuelve a realizar una inspección de todas las islas, elevando un informe del estado en que se encontraban las mismas, por lo que, fechado el 2 de agosto de 1888, al referirse a la «Isla del Puerto» la nombre «Isla del Pueblo» y establece lo siguiente: *«27. Isla del Pueblo: esta isla es bastante regular y se encuentra en regular estado de conservación».*[14]
Como ya se ha mencionado al tratar las islas río arriba de la ciudad de Mercedes en los otros números de la revista digital «Soriano Fluvial», la situación de las mismas en el último cuarto de siglo XIX era calamitosa, luego de haber sido explotadas sin control alguno por muchas décadas, surgiendo una nueva moción de la Junta Económica Administrativa de Soriano que fechada el 12 de agosto de 1892 intentaba regular su arriendo en base a que: *«Ellas hasta ahora han sido fuente de riqueza para los particulares que las han explotado clandestinamente”,* agregando más adelante, *«lo que da y ha dado motivos a las depredaciones que son públicas y notorias».* [15]
Aquella moción sería elevada por la Junta al Ministerio de Hacienda, quien solicitará que se enumeren y nombren las islas a las que se hacía referencia, por lo que Juan H. Soumastre elabora un informe radicado en ese mismo expediente y con fecha 4 de noviembre de 1892, en el que, al referirse a esta isla, la describe de la siguiente manera: *«18. Isla “Del Puerto”, no sirve para explotación alguna”.*

En este devenir de noticias y hechos, es bueno rescatar algunas apreciaciones que nos remarcan la existencia de situaciones que si bien hoy podemos considerarla agravadas por la acumulación de sedimento, se trata de hechos endémicos que ya se producían hace 130 años tales como la aparición de grandes bancos de arena que en épocas de bajantes no solo permitían cruzar a pie a las personas, sino también a las carretas: *«Sin Tráfico Fluvial - A causa de la gran bajante los vapores no pueden hacer la carrera al Yaguarí, viniendo los correos por Fray Bentos. Los bancos de arena inmediatos a la isla Redonda, están totalmente descubiertos, pudiendo pasar a pie a la isla, pues hay cuando mas una cuarta de agua. Una carreta ha pasado a la isla que llaman “Del Puerto” a cargar leña, con el agua que apenas alcanzaba el eje de las ruedas».* [16]



Carro transportando carga en el puerto de Mercedes y que, en épocas de bajante, cruzaban a la «Isla del Puerto»

---

[13] Expediente 84/1888, Junta Económico Administrativa de Soriano
[14] Expediente 84/1888, Junta Económico Administrativa de Soriano
[15] Expediente 86/1892, Junta Económico Administrativa de Soriano
[16] “El Teléfono”, Mercedes, 20 de diciembre de 1892

De estos bancos se extraía la arena para las obras de construcción que se desarrollaban en Mercedes, siendo incluso motivo de reclamos por parte de la prensa, dado que la misma se sacaba de las zonas destinadas a playa y provocaba la aparición de peligrosos pozos: *«Personas que merecen nuestro crédito su indicación, nos dicen que lo que está sucediendo actualmente con la extracción de arena de la Isla del Puerto es perjudicial para ese paraje, pues se extrae de la punta Este, paraje destinado a baños de hombres.*

La arena se extrae en gran cantidad para las obras del Templo y con el tiempo ese paraje si se sigue permitiendo esa operación quedará inhabilitado para baños, pues es probable que se formen grandes pozos.

Existe conveniencia en dejar ese paraje tal como está, y además si se extrae de la punta Oeste de la isla se obtendrá gran beneficio para la navegación.

Llamamos la atención de la Junta sobre este punto, hoy que de allí se saca gran cantidad de arena». [17]

Para el año 1893, se resuelve realizar un nuevo llamado para el arriendo de las islas, y en esta oportunidad, se incluye a la “Isla del Puerto”, publicándose en la prensa un aviso al respecto.

Por falta de oferentes, el llamado se fue repitiendo hasta que en fecha 4 de agosto de 1893, el Sr. Juan J. Machado, con domicilio en la calle Alzaga (hoy Pbro. Manuel de Castro y Careaga), presenta una oferta en los siguientes términos:

«Que deseando tomar en arrendamiento la isla denominada del Puerto frente a esta ciudad, vengo a hacer propuesta por ella proponiendo arrendarla por todo el término que establece el Pliego de condiciones, ofreciendo pagar por cada año la suma de doce pesos oro.

El estado, de completo arrasamiento en que se encuentra la susodicha isla, la facilidad con que es inundada a la menor creciente del río, exponiéndome por eso no a sacar usufructo sino a salir perjudicado, no me permite hacer mayor oferta.

A los efectos de la clausula 4ª del Pliego de condiciones, propongo como garantía a Don Pedro Idiarte Borda (hermano de quien fuera Presidente de la República entre los años 1894 – 1897, el mercedario Juan Bautista Idiarte Borda)*, quien firma conmigo la presente.*

Otrosí digo: que la corporación ha de tener en vista el estado avanzado de la estación para poder dar cumplimiento a lo establecido en la clausula 8ª, por lo que, por razón de equidad, se ha de servir la H. Corporación, eximirme por este año de su cumplimiento, o al menos, fijarme un número más limitado para la plantación de árboles.

Será justicia.

Juan J. Machado – Pedro Idiarte Borda» [18]

La clausula 8ª que menciona la nota, establecía que *«los arrendadores están obligados a plantar en la isla que arrienden, por lo menos mil árboles por año»,*

La Junta finalmente en fecha 9 de setiembre de 1893, acepta arrendarle la “Isla del Puerto” a Juan José Machado, *«con la condición de que no podrá efectuar cortes de los árboles existentes en la isla solicitada, pudiendo destinarla al cultivo y debiendo hacer las plantaciones de que trata el pliego de condiciones desde el año próximo y en la delineación que le indique la Junta, así como deberá permitir a los bañistas que hagan uso de la ribera.*

Esta excepción se hace por tratarse de una isla que siempre ha estado destinada al recreo».[19]

Su ubicación frente a la ciudad, sumado a las zonas propicias para baños que esta isla mostraba, fueron el origen de nombre “Isla de los Baños” con que se la conoció en el Siglo XIX, siendo incluso permanentemente marcada como zona destinada a balneario para los hombres en los edictos que se publicaban.

Juan José Machado, al notificarse de la resolución adoptada por la Junta manifestó por escrito *«que había hecho la oferta en la creencia de que en caso de que le fuera aceptada, le sería concedida la isla con arreglo al Pliego de condiciones en paridad con los demás proponentes, pero no existiendo esa igualdad, considera excesiva su oferta al solo efecto de cultivar la isla con la restricción además de aprovechar el corte de árboles, por tanto ruega a la Corporación, reconsidere su acuerdo y le conceda la isla eximiéndole de todo pago, para lo cual se compromete a cuidarla obligándose a la plantación de árboles en la forma que la Junta indica, de los que solo aprovechará su poda en la época adecuada».*

---

[17] “El Departamento”, Mercedes, 7 de febrero de 1896

[18] Expediente 82/1893, Junta Económico Administrativa de Soriano

[19] Expediente 82/1893, Junta Económico Administrativa de Soriano

La Junta entonces en fecha 7 de octubre de 1893 acordará: *«Déjese sin efecto el llamamiento a licitación en la parte que concierna a la referida isla. Cométase al interesado al cuidado y reparo de la misma con la obligación de hacer plantaciones del mayor número de álamos y sauces, concediéndole en compensación permiso para hacer una pequeña población y trabajo de sementeras por el término de tres años».* [20]

El 14 de octubre de 1893, Juan José Machado da conformidad de lo resuelto por la Junta y así se constituye en encargado de cuidar la «Isla del Puerto» por el plazo estipulado.

Pocos meses después y ya habiéndose hecho cargo de la isla, Machado se presenta por nota dirigida al Presidente de la Junta Eco. Administrativa Don Francisco Albín en fecha 26 de febrero de 1894 expresando entre otros términos los siguientes: *«Hasta antes de la fecha de concedérseme dicha isla – como es público y notorio – era materialmente imposible el acceso a ella, pues apenas se encontraba una que otra sendita por donde, y con peligro de destrozar la ropa, se podía pasar, debido al inmenso bosque de zarzas, ñapindaes y otras espinas bravías de que estaba poblada, yaciendo agobiados bajo aquella espesa red los pocos árboles que se encontraban.*

Mi primer cuidado al tomar posesión de la isla, fue el ocuparme de su limpieza, en cuya tarea y desde hace cerca de tres meses he tenido ocupados dos hombres, cabiéndome la satisfacción después de tan ruda tarea, de verla limpia en gran extensión y allí, como digo más arriba, donde no había más que sendas accesibles solamente para los animales, se ve hoy transitada por señoras y niñas, sin riesgo de perder sus ropas, habiendo hecho en tan corto lapso de tiempo, de aquel paraje peligroso, uno de solaz y recreo.

Mi mente, H. C. es cumplir con el compromiso contraído limpiando la isla de esos inmensos zarzales y ramazones perjudiciales para poblarla de árboles útiles, como ser álamos, sauces, de fruta y algunos otros adecuados al terreno que le sean de beneficio para la municipalidad por la explotación que puede darle el producto de varejones, cumbreras, etc., y hacerla al mismo tiempo un paseo para el pueblo.

Como es natural, este trabajo me acarrea gastos, aparte de los que ya llevo hechos y hago, como pagar alquiler de una embarcación con la que ejerzo la vigilancia evitando los cortes de madera y destrozos que se venían efectuando.

El trabajo de sementera (terreno de cultivo sembrado) *que pienso efectuar y con el que únicamente podré resarcirme de los desembolsos que he hecho y tengo que hacer, es la plantación de alfalfa, relativamente cara, tratándose de una tierra cuya labor es dificultosa por el destroncamiento y destrucción de raíces, de las ramas y zarzas ya citadas, pero trabajo que no me arredra, si la H. J. que usted dignamente preside, penetrándose de la importancia de dichos trabajos a efectuar y los que ya he efectuado, de cuya veracidad se podrá cerciorar la C. con la concurrencia a la isla de alguno de sus dignos miembros, me hace extensivo al término de seis años el permiso que la Corporación antecesora me concedió».*

La Junta pasa el expediente para que sea informado por el municipal Pedro Soumastre, quien en fecha 26 de febrero 1894 informe que no ve inconvenientes en acceder a lo solicitado por el Sr. Machado en base a que: *«La Isla del Puerto actualmente no presta servicio al municipio por el estado de abandono en que siempre se ha tenido, cuando con un poco de cuidado se puede hacer de ella un lugar de recreo para esta población, y eso se conseguiría siguiendo los trabajos que el Sr. Machado tiene iniciados».*[21]

El gobierno municipal aprueba dicho informe y el 3 de marzo de 1894 se lo notifica al Sr. Machado de la extensión del contrato a 6 años y de la obligación de plantar 1000 árboles por año, pudiendo utilizar en su favor toda la madera que de la limpieza de la isla obtuviera.

Es justo entonces reconocer en el Sr. Juan José Machado a un pionero en el arreglo de la «Isla del Puerto» para ser utilizada como zona de recreo por los habitantes de Mercedes, y sin duda que más de un siglo después, mantiene la belleza de un paseo hecho justamente para el recreo tanto de nuestra población como de quienes nos visiten.

Después de haber sido explotada por particulares, los que muchas veces lo hicieron en forma clandestina y sin control alguno con la consiguiente degradación de la flora arbórea existente, a fines del siglo XIX la autoridad municipal comenzaba a considerarla como zona de esparcimiento para los pobladores de la ciudad, tomando a su cargo la limpieza de la misma, hecho del que da cuenta el siguiente informe confeccionada en fecha 19 de diciembre de 1892, por quien en ese momento ocupaba el cargo de Inspector de Islas, don Antonio Tió: *«En la Isla del Puerto se efectúan trabajos de limpieza lo que puse en*

[20] Expediente 82/1893, Junta Económico Administrativa de Soriano

[21] Expediente 82/1893, Junta Económico Administrativa de Soriano

conocimiento de Don Juan Soumastre, miembro municipal encargado de las islas, manifestándome dicho señor que esos trabajos los haría la policía por autorización de la Junta». [22]
Próximo a finalizar el siglo XIX, quien vuelve a mostrar interés en la isla es el ya mencionado José D`Andrea o Deandreis, quien en fecha 20 de febrero de 1896, se presenta por escrito ante la Junta con el siguiente planteo: *«Que hace quince años más o menos y en compañía del finado Don Ángel Giorello, plantamos en la isla denominada del Puerto situada frente a esta ciudad, una cantidad inmensa de sauces, álamos y árboles frutales que llamaba la atención del público, pues la referida isla la habíamos convertido en paseo público».*
Finalizando su nota, solicitaba que se le diera en arriendo por el término de 8 años, tiempo en el cual prometía plantar 8000 árboles de sauce álamo y frutales, y de esa manera *«volverá a su estado floreciente de aquella época»*, tal como el mismo solicitante lo expresaba.
Sin embargo, la Junta, en fecha 27 de octubre de 1897 le responderá: *«No siendo conveniente para los intereses del Municipio, no ha lugar».* [23]
Para inicios del siglo XX, la isla ya se iba afianzando no solo como zona balnearia sino también de esparcimiento, encontrándose noticias como la siguiente en la que se da cuenta del incremento de su uso social: *«El sábado tuvo lugar en la isla del puerto una pequeña fiesta criolla la cual era ofrecida por el Sr. Jacinto Prunell a sus relaciones. Se hizo los honores a un buen asado a la criolla, se bebió, se hizo música y se bailó. A las 7 de la noche se retiró la concurrencia quedando muy grata del obsequiante de la fiesta».* [24]
Pensemos que los recursos con que contaba el municipio a comienzos de siglo no eran suficientes para ocuparse eficientemente de la limpieza y mantenimiento de la isla, cuya vegetación compuesta principalmente de renovales y enredaderas, rápidamente cubría las zonas que se iban limpiando, motivo por el cual en fecha 14 de abril de 1902, la Junta aceptó la propuesta que había realizado el Sr. Luis Castro en los siguientes términos: *«Que estando ya en la época de la poda de árboles y haciéndose necesaria que ella se lleve a cabo en la isla conocida por “del Puerto”, frente al muelle del Comercio, espero que esa digna Junta tendrá en cuenta mi presente solicitud por la que me comprometo a efectuar la poda correspondiente a todos los árboles existentes en dicha isla, así como dejarla en buen estado de limpieza, y por cuyo trabajo solo espero que se me remunere permitiéndome adueñarme de todo el arramazón* (sic) *que resulte de dicha poda».*
Pese al permiso otorgado que intentaba ordenar la explotación de la isla, la depredación de la flora volvía a repetirse, dado que Florentino Gareta, pocos días después y concretamente el 26 de mayo de 1902, en su carácter de Inspector de Islas y encargado del Muelle de los “Treinta y Tres”, informará a la Junta lo siguiente: *«Pongo en conocimiento que en el día de ayer, recorriendo la costa de la Isla del Puerto por la parte Norte como lo tenía recomendado por el Vicepresidente Don Julián Sunhary, encontré un corte de toda clase de árboles, sin clasificación de ninguna especie, la palabra, arrasar el monte, la leña que hay allí cortada, puede calcularse más de un esterío* (sic).
De las averiguaciones que ayer mismo practiqué se confirman que el autor del corte de leña o monte, lo es Don Luis Castro, revisador de impuestos, quien dice tener permiso de la Junta para podar todos los árboles de la Isla».
Ante esta denuncia, la Junta revocará el permiso anterior y el 12 de junio de 1902 dictamina: *«Intímese al Sr. Castro, no permitiéndole que efectúe más cortes sin previa autorización de municipal del ramo».* [25]
Como ya lo hemos mencionado, al igual que lamentablemente el resto de las islas del Río Negro, la «Isla del Puerto» había sido arrasada fundamentalmente en la segunda mitad del siglo XIX con cortes que destruyeron su riqueza arbórea, pero en el caso de esta isla, dada su ubicación junto a la ciudad de Mercedes, tempranamente dejará de ser ofrecida en arriendo tal como lo vemos en los edictos que seguidamente se agregan de llamados producidos en los años 1905 y 1908, siendo paulatinamente destinada a su utilización con fines social por parte de la gente de nuestra ciudad.
Otro de los que vislumbró el potencial de esta isla fue el Sr. Modesto Medina, quien en diciembre de 1905 presenta a la Junta la siguiente nota: *«Solicito se me conceda la isla denominada del Puerto para establecer un servicio de chalanas para el pasaje gratuito de los bañistas y familias que deseo hacerlo en*

[22] Expediente 63/1892, Junta Económico Administrativa de Soriano
[23] Expediente 70/1896, Junta Económico Administrativa de Soriano
[24] “El Teléfono”, Mercedes, 29 de enero de 1901
[25] Expediente 52/1902, Junta Económico Administrativa de Soriano

la citada isla, permitiéndoseme al mismo tiempo establecer una cantina para la venta de cerveza, leche, fiambres, etc.
Al concederme lo solicitado, me comprometo a hacer limpiar, conservar y hermosear la isla, formando en su debido tiempo, bosques de sauces y álamos, como también árboles aparentes para ellos, siempre de acuerdo con el señor municipal de ramo».
Pese a lo atractivo de la propuesta, la Junta en sesión del 19 de diciembre de 1905 respondió: *«No ha lugar».* [26]
Seguidamente se pueden apreciar los edictos antes mencionados en los que se observa que la «Isla del Puerto» no era incluida en los llamados en arrendamiento.

LICITACION

JUNTA E. ADMINISTRATIVA—Llámase á licitacion pública para el arriendo de las islas fiscales del Rio Negro, á excepcion de las denominadas Las Cañas, Sauzal, Austriaco, del Puerto y Pichon, de acuerdo en un todo con el pliego de condiciones que está á disposicion de los interesados en esta Secretaria.
Las propuestas deberán presentarse en el sellado correspondiente, hasta el dia 13 de Julio próximo á las 3 p.m., hora en que serán abiertas en presencia de los interesados que concurran al acto, previniéndose que la Junta se reserva el derecho de rechazarlas todas si creyese no convenir éstas á sus intereses.—Mercedes, Junio 30 de 1905.—*Ricardo Perez Vila*, Secretario.

EL DIARIO, 13/07/1905

Junta E. Administrativa

LICITACION

Llámase á licitación pública para el arriendo de las islas fiscales del Rio Negro, excepción de las denominadas, del Puerto, Redonda y del Saladero, de acuerdo con el pliego de condiciones que se halla manifiesto en ésta Secretaría á disposición de los interesados.
Las propuestas deberan ser presentadas en el sellado correspondiente, hasta el dia seis de Febrero proximo á las 5 p. m, hora en que serán abiertas en presencia de los inteersados que concurran al acto, previniendose que la Junta se reservara el derecho de aceptar la que considere más ventajosa ó de rechazarlas si asi no estimara conveniente.—Mercedes, Enero 21 de 1908.—*Juan G. Muope* Secretario.

EL DIARIO, 06/02/1908

Por otro lado, la belleza natural de esta isla, sumada a su ubicación junto a una población como la de Mercedes que paulatinamente iba creciendo, provocó como hemos visto, su permanente consideración para desarrollar allí emprendimientos que prestaran servicios a bañistas y gente de paseo que la visitara. Pero bueno, hasta principios del siglo XX no se le había dado la autorización a ninguno de los proponentes, pero para el año 1910 trasciende la existencia de un proyecto enfocado en esta isla y en la incipiente industria del turismo que, en el caso de Mercedes y Villa Soriano, ya tenía sus orígenes en el Siglo XIX, cuando mucha gente llegaba a estos parajes para tomar un baño en las consideradas por aquellos tiempos, «aguas milagrosas del río Negro». Este tema y el de las aguas del río en general, se encuentra desarrollado en la Revista Digital "Soriano Fluvial" Nº 13, a la que se puede acceder a través del siguiente enlace: Soriano Fluvial Nº 13
El proyecto que se manejaba en el año 1910 era el siguiente, el cual, si bien no se concretó, sí nos permite dar la pauta de la consideración que iba tomando esta isla: *«El Gran Balneario – Se ha agitado recientemente la idea de construir un gran balneario en la Isla del Puerto, frente a Mercedes.*
Apenas lanzada la idea se ha ofrecido suscribir capital por una tercera parte del costo total en que se calculan las obras, creyéndose fácil la colocación del resto hasta cubrir 50 o 60 mil pesos.
El proyecto comprendería la construcción de un hotel y bar de cemento armado, espacioso y confortable.
La ubicación sería probablemente frente a las calles Buenos Aires (hoy Braceras) *y Uruguay* (hoy Cassinoni)*, aprovechándose la hermosa playa del frente Norte de la isla.*
Es de desear que los que patrocinan este proyecto activen las gestiones y lleven a la práctica tan hermosa idea». [27]
Luego de esta serie de proyectos truncos, el que logra que el suyo fuera aprobado es el Sr. Aquiles Bravetti, quien en fecha 11 de noviembre de 1910 se presentó ante el Intendente (cargo que se había creado en el año 1908, habiendo asumido como primer intendente de Soriano el Ing. Manuel Milans el 1 de febrero de 1909) con la siguiente propuesta: *«Que con el propósito de concurrir al progreso de esta pintoresca ciudad y el de emplear un capital que honradamente pueda producirme junto con el trabajo*

[26] Expediente 102/1906, Junta Económico Administrativa de Soriano
[27] "El Día", Mercedes, 8 de marzo de 1910

personal mío y el de mi familia, una justa recompensa, me propongo establecer en la isla que existe frente al muelle del Comercio, un establecimiento balneario para caballeros y señoras, con 24 casillas por de pronto. Además, establecer un "bart" (sic) *decorosamente atendido con un servicio permanente de todo cuando el gusto más exquisito apetezca, con juegos de distracción y no de azar, y elementos recreativos para ejercicios físicos.*

Correrá de mi cuenta todo el arreglo y acomodo de la isla, para dejarla en condiciones higiénicas y agradables entre cuyas mejoras será una de ellas, un cómodo desembarcadero para la gente que allí se traslade en una lancha automóvil que pondré al servicio del público, cobrando cinco centésimos por persona por viaje de ida y vuelta, comprometiéndome a no cortar un solo árbol de los existentes. Solo haré una limpieza general de la maleza que exista en la superficie, comprometiéndome a hacer plantaciones de árboles en la debida estación para hermosear el citado paraje.

Señor Intendente, si lo que propongo merece la consideración de tomarse en cuenta, le suplico quiera hacerlo a la brevedad posible, y mediante el trámite de orden concederme la autorización gratuitamente, en vista del dudoso resultado que puede tener esta nueva instalación».

Dado que la solicitud no implicaba dar en arrendamiento la isla, ni tampoco afectaba las riquezas naturales de la misma, en fecha 18 de noviembre de 1910, la Junta determina: *«Por el período del corriente año, con carácter precario y sin perjuicio de cualquier disposición que se adopte en sentido contrario, otórguese el permiso correspondiente, con exoneración de derechos»*. [28]



Imagen de la isla (derecha) a fines del Siglo XIX, observándose su tupida vegetación y destacándose a la izquierda, la costa rocosa de Mercedes (zona de la actual playa «El Raviol») a donde las lavanderas acudían a desarrollar sus tareas y estando muy lejos de ser la zona balnearia que actualmente es. En aquellos años, la única zona balnearia de Mercedes la ofrecía la «Isla del Puerto» y fundamentalmente su costa Norte

[28] Expediente 115/1910, Junta Económico Administrativa de Soriano

La decisión de autorizar a Bravetti será bien vista por la sociedad de Mercedes que tendría la posibilidad de utilizar las playas de la isla con mayores comodidades y así lo refleja la prensa de aquellos días: *«Si bien el establecimiento del señor Bravetti se ha instalado en pequeña escala, su iniciativa merece nuestro aplauso, pues viene a llevar a la práctica uno de los proyectos más importante demorado y a la vez más necesario en la estación veraniega.*
Son muy pocas las ciudades de nuestro país que poseen un lugar más pintoresco y apropiado para establecer un balneario que la isla de nuestro puerto, habiéndose demandado hasta hoy la realización de varios proyectos que han surgido en distintas épocas en ese sentido, por el temor que nuestros hombres de fortuna tienen en emplear sus capitales en otra cosa que no sean negocios ganaderos o hipotecas con buenas garantías.
La determinación del Sr. Bravetti, vendrá a probar fuera de dudas, que hermoso negocio sería instalar un verdadero establecimiento balneario y sus anexos en la isla del Puerto». [29]
Respecto a este tipo de instalaciones como lo eran los balnearios, con casillas que eran arrendadas tanto para ser utilizadas por damas como por caballeros, ya Mercedes tenía el primer antecedente en el año 1900, cuando en la barra del Arroyo Dacá se instaló el llamado «Balneario Dacá» o «Balneario Vitale», propiedad de Blas Vitale, que tendrá una efímera existencia al ser destruido por un incendio y al cual nos referimos en extensión en la Revista Digital "Soriano Fluvial" N° 13.
La «Isla del Puerto», paulatinamente iba recibiendo cada vez más gente lo que propiciará la necesidad en la década de 1910 y tal como lo veremos más adelante, de que se construya una pasarela que definitivamente la una a nuestra ciudad.
Para el año 1912, la prensa de Mercedes da cuenta de la aparición en un diario de Curuzú Cuatiá (Corrientes – Argentina), de un extraño relato que tiene como protagonista a esta isla y que a continuación se reproduce: *«Curiosísimo... Una Narración Novelesca – Días pasados, revisando el canje que nos llega del exterior, nos quedamos turulatos al leer una extensa, estupenda y despampanante crónica inserta en "El Sur", periódico que aparece en Curuzú – Cuatiá, Corrientes, y en la que se dice nada menos, que aquí en Mercedes se han producido unos fenómenos rarísimos: "Un maremoto en el río", que nosotros, habitantes de la hermosa costa del Hum, como dice el cronista, ignorábamos en absoluto.*
Para solaz de nuestros lectores, transcribimos íntegra la sabrosa crónica.

En el río Negro - La isla flotante



[29] "El Día", Mercedes, 15 de noviembre de 1910

La población sorprendida ante este inexplicable fenómeno. Hombres científicos inspeccionan las condiciones en que se encuentra la isla. Vapores que producen ebulliciones en las aguas.
Noticias que llegan recientemente del país vecino, narran con argumentos y comentarios matizados con misteriosos contornos, que hacen pensar en diabólicos maleficios, o en influencias ignoradas de Ultra Tumba, tal es la inverosímil nueva, que por lo trascendental e inexplicable vamos a narrar, seguros de que despertará interés a nuestros numerosos lectores.
El río Negro conocido por las tribus de los Chanás que habitaron antes de la conquista en ambas márgenes con el nombre de "Hum", es uno de los más importantes que bañan el territorio Oriental.
Desde su nacimiento en las asperezas de las sierras de Santa Tecla en territorio Brasileño, se interna en el país vecino, deslizándose por complicadas pendientes y caprichosas hondonadas, rodeadas por una vegetación exuberante y variadísima, donde viven desde los más corpulentos ñandubay hasta las más deliciosas flores que exhalan perfumes fraganciosos y exquisitos impregnando aquel ambiente solitario, de maravillosas esencias que llevan al nido del boyero el solfeo donde ha de rimar sus cánticos y a la mariposa, el pétalo blanco de la azucena, como invitación generosa hacia el incansable capricho de su absurdo anhelo.
Y así corre a través de 120 [30]kilómetros el río Negro, presentando aquí y acullá paisajes que rivalizan con el cielo uruguayo en colores y en pureza, para después como un aborto de la selva, lanzarse tranquilo, se pudiera decir arrepentido, al caudaloso Uruguay, que lo recibe indiferente e inadvertido, como lágrima de dolor en la cara descompuesta de un suicida.
El río Negro a más de ser para la zona bañada por su cauce un positivo e indispensable factor a la riqueza del territorio, es también navegable desde su desembocadura en el Uruguay, unos 200 kilómetros adentro, representando para el comercio de aquellas regiones el desenvolvimiento rápido y cómodo de todas sus exigencias.
La Isla del Puerto
Encuéntrase a 60 kilómetros río adentro la progresista y culta ciudad de Mercedes, una de las más importantes de la República Oriental.
Con una población de 18.000 habitantes, con medio de comunicación fluvial y terrestre, fundada en el centro de una hermosa cuchilla, bañada en su frente Norte por el majestuoso río Negro, ofrece al viajero paisajes de extraordinarias perspectivas.
A unos cien metros de trecho de la ciudad nombrada hállase la Isla del Puerto, en sus playas de límpida arena y sus enormes y frondosos sauces, que hacen las delicias, sobre todo en el verano, de las familias con amenos pic-nic, y aprovechándose a la vez de la comodidad de sus playas que excitan el baño y a paseos en esas tardes de insoportable calor.
Tal es la isla que nos motiva esta crónica. El fenómeno prodújose así:
En la madrugada del 5 del corriente, los marinos y lavanderas quedaron estáticos al notar que la isla no se hallaba en su lugar, quedando por supuesto entregados a las más rústicas meditaciones.
Lo más extraordinario de este fenómeno constituye el hecho de que la isla no responde a la fuerza de las corrientes, sino por el contrario, se reduce únicamente girando parsimoniosamente sobre su eje desviado actualmente unos 300 metros al Sur, de sus costas afluye constantemente una especie de cerrazón producida por vapores condensados; el agua hasta algunos metros de sus costas nótase una temperatura relativamente calorífica, lo que hace suponer en posibles maremotos o materias en estado ígneo.
Las gentes ignorantes tejen los más estupendos comentarios a su alrededor, unos aseguran que allí han visto en las noches de invierno danzar a monstruosos enanos; otros en salamancas funerales y dioses gnósticos, otros resuelven el problema manifestando con toda solemnidad que la isla está asombrada, encantada y maldecida.
Mientras tanto el gobierno uruguayo ha mandado una comisión de hombres científicos hacia aquellas regiones, a los efectos de someter a estudios el motivo de tal fenómeno o de lo contrario, que bien pudiera suceder, fuera ocasionado debido a la explosión de algún parque de elementos bélicos correspondiente a alguna revuelta en gestación.
Tendremos a nuestros lectores al cabo de las novedades que ocurran».[31]
Salvo este relato, no existieron otras referencias en los diarios de esos días a algún suceso producido en la «Isla del Puerto», por lo que no deja de ser doblemente extraño, por la fábula en sí, como por haberse originado en una población ajena a nuestro país y ubicada a más de 500 kilómetros de distancia.

---

[30] La longitud real del Río Negro es de 750 kilómetros
[31] "El Día", Mercedes, 20 de diciembre de 1912

PASARELA DE MADERA



Pasarela de madera de la «Isla del Puerto», construcción iniciada a fines de 1913 y culminada en 1914. Una de las pocas imágenes tomadas entre 1914 y 1918, dado que al fondo se observa la inexistencia de la rambla y de la escalera que se construyó en ese último año para acceso a la misma. De barandas rebatibles en caso de inundación y con tres hilos de alambre.

Sin dudas que dentro de las imágenes más características de la isla se encuentran las referidas a las pasarelas que inicialmente de madera y posteriormente de hormigón, la han unido desde hace más de un siglo a la costa de Mercedes.

Será por el año 1912 en que se comenzarán a tener novedades sobre esta idea, motivada sin dudas por el creciente número de personas que concurrían a la isla y por las bellezas que esta mostraba y muestra, las cuales no podían obviarse para ser incluida como uno de los paseos tradicionales de nuestra ciudad.

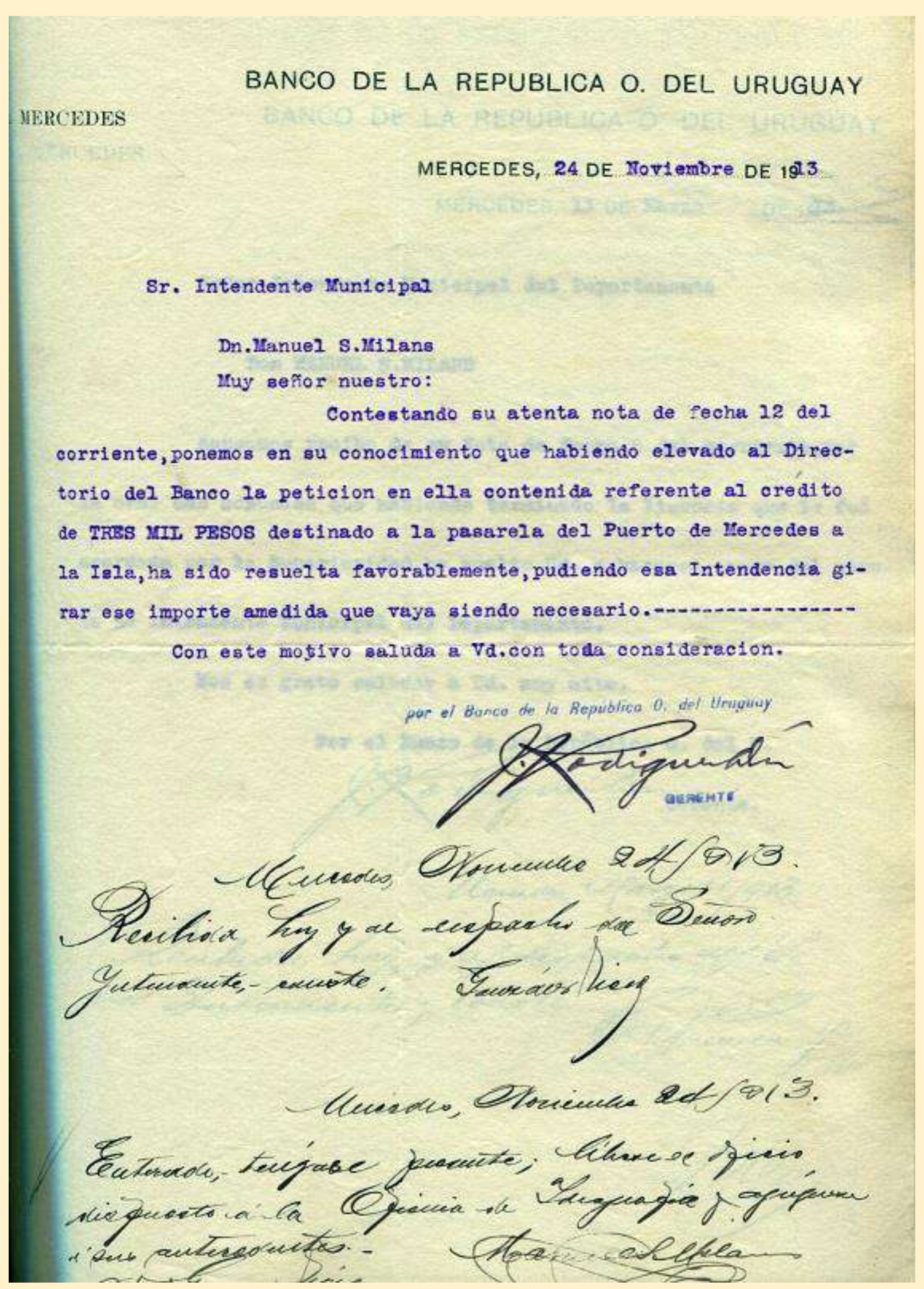
Ya como opinión personal, creo firmemente que a quienes hemos nacido en esta ciudad y nos criamos viendo y visitando la «Isla del Puerto», hemos concebido este hecho como algo natural y sin dudas que es un verdadero privilegio tener un sitio y paseo así, frente mismo a Mercedes, situación que sin duda debe generar sana envidia en muchas otras poblaciones de dentro y fuera de nuestro país.

Volviendo a la construcción de la primera pasarela o llamada también en su momento en italiano «Passarella», en setiembre de 1912 se da cuenta de la presencia del Ing. Raúl Seuánez y Olivera, encargado justamente de esta obra: *«El tema del puente a la isla es un proyecto de no tanta urgencia,*

pero que resultaría un adelanto para nuestra ciudad y que tal vez diera lugar al insinuado Hotel Balneario que atraería nuevamente a los turistas que venían hace un tiempo desde la Argentina». [32]

El proyecto finalmente se concretó y para fines de 1913 se daba inicio a las obras que sin duda marcarán la definitiva utilización de la «Isla del Puerto» como zona de recreo para nuestra ciudad: *«Se dio inicio hoy a la construcción de la "Pasarela" que unirá la Isla del Puerto con la Rambla. Se cree que la obra quedará terminada para fines de febrero».* [33]

El financiamiento de tal obra fue obtenido mediante un préstamo del BROU tal como luce en el siguiente documento [34]:



BANCO DE LA REPUBLICA O. DEL URUGUAY

MERCEDES

MERCEDES, 24 DE Noviembre DE 1913

Sr. Intendente Municipal

Dn.Manuel S.Milans

Muy señor nuestro:

Contestando su atenta nota de fecha 12 del corriente, ponemos en su conocimiento que habiendo elevado al Directorio del Banco la peticion en ella contenida referente al credito de TRES MIL PESOS destinado a la pasarela del Puerto de Mercedes a la Isla, ha sido resuelta favorablemente, pudiendo esa Intendencia girar ese importe amedida que vaya siendo necesario.-----------------

Con este motivo saluda a Vd. con toda consideracion.

por el Banco de la República O. del Uruguay

GERENTE

Mercedes, Noviembre 24/913.

Mercedes, Noviembre 24/913.

Pensemos que en el año 1914 recién se comenzaba a delinear la rambla, la cual estaba ocupada por numerosas fincas que paulatinamente irían siendo expropiadas y demolidas, teniendo como punto de partida la zona de la actual Plaza de Deportes y desde ese punto, rumbo al Oeste hasta llegar al puerto. La primera plaza que se delineó y construyó en la rambla de Mercedes fue la Plaza de Deportes y su

[32] "El Progreso", Mercedes, 21 de setiembre de 1912

[33] "El Progreso", Mercedes, 2 de diciembre de 1913

[34] Expediente 491/1913, Junta Económico Administrativa de Soriano

Verja Rosarium, iniciada la obra el 22 de octubre de 1917 y finalizada el 23 de enero de 1918, aunque su inauguración oficial fue el 19 de octubre de 1919.

Volviendo a 1914, la obra de la pasarela conjuntamente con la formación de la rambla daba inicio a una transformación de la ciudad de Mercedes y así lo resalta el siguiente informe que, fechado el 2 de febrero de 1914, la Junta E. A. de Soriano elevó al Ministro del Interior Don Feliciano Viera: *«La ejecución de casi la mitad de la rambla sobre la ribera del Río Negro, obra también que ha hecho variar por completo la parte Norte de la ciudad y que hoy constituye el primer paseo de la población y la construcción de la pasarela en su continuación de la calle Sarandí (hoy 28 de febrero), que unirá dentro de breve la Rambla con la "Isla del Puerto", lo que contribuirá a que ésta última se convierta en otro hermoso sitio de recreo».* [35]



La pasarela fue una obra iniciada en 1913, cuando el intendente era el Ing. Manuel Milans y culminada en 1914, año en que asumiría el cargo el Dr. Juan Reta

En los primeros meses del año 1914 la pasarela se construye, aunque para fines de ese mismo año, surge en la prensa un artículo que da cuenta de la falta de terminación de aquella obra: *«Es sabido que la pasarela que une la rambla a la isla del Puerto está todavía inconclusa y tiene desperfectos que ponen en serio peligro a los que se aventuran a pasar por ella; tanto por la falta de barandas como, por la falta de tablones que de trecho en trecho, dejan enormes buracos, por los cuales puede caerse al agua sin ninguna dificultas, cualquier hijo de vecino que camine con los ojos puestos en la luna.*

Pues bien, en la tarde de ayer, a pesar del estado sumamente imperfecto de la construcción, una enorme cantidad de público transitó en alegre y bulliciosa caravana por encima del inconcluso puente, sin que la autoridad policial se preocupara de los peligros que tal aventura traía consigo, tanto para la botijada como para la "gente grande" que también puede sufrir un desvío y darse un baño fuera de tiempo.

El letrero fijado en el extremo de la construcción que da a la rambla y en la cual se leen estas palabras "Prohibido estacionarse", fue interpretado con ánimo heterodoxo por las numerosas personas que se aventuraron a pasar, las cuales decían que no deteniéndose a "pie firme" sobre el puente, no faltaban en lo más mínimo al espíritu, ni a la letra de ordenanza.

Damos traslado a la autoridad policial de esta denuncia y deseando que en salvaguarda de futuros desagradables accidentes, tome cartas en el asunto, colocando junto al letrero de marras un "casco" con facultades para hacer interpretar con espíritu ortodoxo la ordenanza municipal». [36]

La antigua pasarela de madera era más baja que la actual, contando a lo largo de la misa con una baranda compuesta por finos pilares metálicos que eran atravesados por 3 hilos de alambre. Esta

---

[35] Libro Copiador de Notas de la Junta Económico Administrativa de Soriano, Año 1914, Oficio N° 45, Folios 1 - 5

[36] "El Progreso", Mercedes, 16 de noviembre de 1914

baranda era rebatible y cuando no estaba habilitado el cruce de la pasarela, la baranda era volcada, hecho que como podrá imaginarse, no siempre era respetado, dando lugar a que se reclame mayor vigilancia en vista de que: *«los menores se bañan solos pasando por la pasarela cuanto esta tiene las barandas volcadas y se entretienen destrozando árboles».* [37]

El uso estaba habilitado solo para peatones y en la zona central se ensanchaba permitiendo la colocación de bancos que daban la posibilidad a los paseantes de tomar asiento para conversar o tomar fresco en aquel sitio.



Imagen tomada poco tiempo después de inaugurada la pasarela en 1914, apreciándose la zona ancha que en su centro daba lugar a la colocación de asientos, siendo este un lugar muy requerido fundamentalmente en las noches de calor de verano y al fondo, los escalones de una precaria escalera que permitía bajar de la incipiente rambla para ingresar en la pasarela. Nótese también la existencia de un galpón que posiblemente haya sido funcional durante el tiempo en que se llevó a cabo la obra.

[37] "El Progreso", Mercedes, 5 de febrero de 1915

Imagen tomada por 1918 en donde la pasarela ya existía, pero en esta oportunidad se encontraba bajo las aguas por la creciente del rio y, por otro lado, se aprecia que la rambla llegaba solo hasta la cabecera de la misma, punto en el que se corta la fina de árboles (izq.)



Esta imagen se ubica entre 1919 (ya existía la escalera de la pasarela) y 1924, dado que al fondo se aprecia que se venía ejecutando el muro de la rambla. Obsérvese el gran banco de arena que había en la punta Este de la Isla, sitio en el que están parados los fotografiados

Emilio Hourcade Leguísamo

Cabe dejar en claro que el acceso a la pasarela desde la costa de Mercedes, no mostraba la escalera de material que hasta el día de hoy se observa junto al cabezal sur de la nueva pasarela, siendo que en aquellos primeros tiempos se accedía a la misma a través de unos tablones que fueron motivo de algún llamado de atención por parte de la prensa: *«Los tablones que dan acceso a la pasarela que une la rambla con la isla "Del Puerto" son en extremo angostos y en los días festivos en que la afluencia del público al último sitio nombrado es en extremo numerosa, se presenta el inconveniente de tener que aguardar por largo rato antes de poder alcanzar la pasarela, pues el paso tiene que hacerse de a una sola persona, con el agravante de que la bajada para llegar a los tablones es sumamente escabrosa y pendiente.*

Con poca cosa podría subsanarse este inconveniente, dando una mayor facilidad al público amateur de la isla, hasta el día en que la obra sea terminada por completo». [38]

Pese a las dificultades que podría ofrecer esta primera pasarela, es innegable que propició que se afianzara el uso recreativo de la isla, permitiendo con notoria mayor facilidad, el traslado hasta ella de la gente de Mercedes, lo que provocó que rápidamente, quién percibió que podría ofrecer una buena posibilidad de encargar una actividad comercial allí, se presentara a la Junta con su propuesta, siendo el caso del Sr. Rafael Olivera, quien provocó con la misma que la Junta elevara una nota al Director General de la Oficina de Avaluaciones y Administración de los Bienes del Estado, Agrimensor Senén Rodríguez, en fecha 18 de agosto de 1914 y en los siguientes términos: *«Adjunto expediente caratulado "Don Rafael Olivera solicitando en arriendo la "Isla del Puerto" para establecer balneario".*

Como a Ud. le consta, dicha isla se halla situada frente a esta ciudad y forma, puede decirse, parte integrante de ella por cuya circunstancia siempre ha sido excluida de las licitaciones de arrendamiento de las islas fiscales.

Pero, hoy el peticionante señor Olivera, propone establecer en ella un balneario, transformando lo que es un sitio inculto e improductivo, en un lugar de recreo y esparcimiento para esta población, procediendo a su limpieza, nivelación y mejoramiento, para cuyo efecto ofrece hacer plantaciones de árboles forestales, los cuales serán cuidados a su exclusiva costa y, ofrece también, un alquiler de treinta pesos anuales por el plazo de ocho años». [39]



[38] "El Progreso", Mercedes, 1 de enero de 1915

[39] Libro Copiador de Notas de la Junta Económico Administrativa de Soriano, Año 1914, Oficio N° 418, Folios 44 - 45

La propuesta es finalmente aceptada y para fines del año 1914 se le arrienda al proponente la «Isla del Puerto», hecho que queda constatado cuando a principios de 1915 y al pedirse mayor vigilancia a esa zona, se daba cuenta que *«la sola presencia del encargado de la isla Sr. Rafael Olivera no es suficiente, siendo necesaria la ayuda de algún policía para ordenar la situación».* [40]

Si bien hemos visto ya que cuando se arrendaban las islas a particulares, eran pocos los beneficios que se obtenían y que la destrucción de su flora arbórea era similar a cuando no estaban arrendadas, en ese caso en que se había arrendado para instalar un balneario y no para utilizar su riqueza forestal, la situación se mostraba felizmente distinta, surgiendo positivos cambios que la prensa rescataba: *«Un gran paseo - El arrendatario de la Isla del Puerto Sr. Rafael Olivera viene realizando varias obras para convertir la Isla en un paseo espléndido. Ha construido un quiosco, avenidas entre los árboles, presta servicio de restaurante, despacho de bebidas, etc. Se ha preocupado por el aspecto culinario, preparando opíparos almuerzos campestres, y por la tarde y noche una orquesta dirigida por el maestro Rissoli, ameniza las reuniones familiares».* [41]



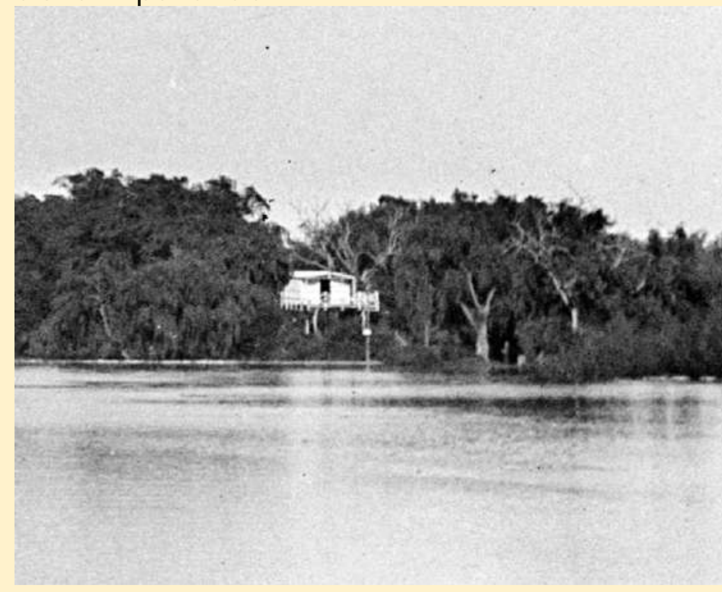
Imagen tomada aproximadamente en el año 1918 y en donde se puede apreciar que, ante el repunte de las aguas, la pasarela ha quedado sumergida.
En la isla surge una construcción elevada que, por la cronología de la foto, posiblemente haya sido levantada por Sr. Rafael Olivera, la que le permitía estar al resguardo de las crecientes, guardando cierta similitud con el Belvedere que años después se levantó en la punta opuesta de la isla y al cual más adelante nos referiremos

Como hemos dicho anteriormente, eran tiempos en que se venían expropiando y demoliendo construcciones para dar lugar a la rambla de Mercedes, cuyo principal motivo no era justamente el crear un paseo, sino el proteger de alguna manera a la ciudad de las aguas del río Negro en momentos en que se desbordaba por inundaciones.

Los terrenos costeros eran realmente muy bajos y a la menor creciente, se inundaban, por lo que además de retirar las viviendas que allí existían, en el año 1910, cuando el Intendente Manuel Milans comenzó a cristalizar la obra de erradicaciones de viviendas y formación de la rambla, ordenó la construcción de un muro que protegiera a la ciudad de la invasión del río, pero como veremos a continuación, crear un muro

[40] "El Progreso", Mercedes, 5 de febrero de 1915
[41] "El Progreso", Mercedes, 15 de noviembre de 1915

con la altura que habían tenido las aguas en su máxima creciente histórica hasta ese momento (8,75 m en el año 1883), era imposible, y de hacerlo, tampoco se solucionaría ya que varias manzanas pobladas de la ciudad habían sido construidas por debajo de la cota mínima exigible, circunstancia que hasta el día de hoy lo vemos cuando decenas de casas son cubiertas por las aguas del río Negro en crecientes de cierta importancia.



Vista ampliada de la construcción de alto probablemente levantada por Rafael Olivera, ubicada a pocos metros de la cabecera Norte de la pasarela, la cual le permitía estar a resguardo de las crecientes

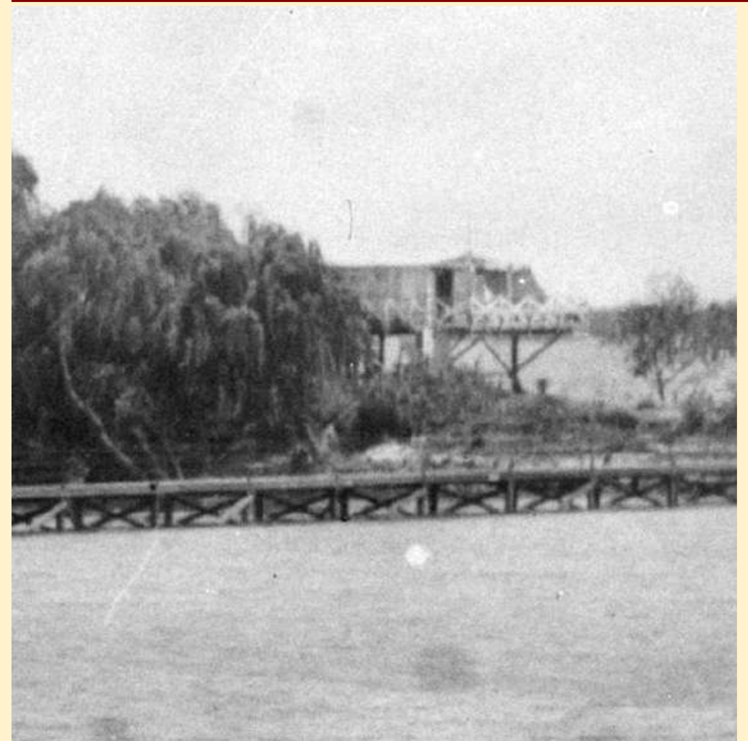


Vista de cuando se iba levantando el muro de contención de la rambla, apreciándose los pilares y la baranda, trabajo que se complementaba con el relleno de todas esas zonas bajas. Con esta obra se buscaba proteger la ciudad del avance del agua en momentos de inundación



Nueva imagen de la isla de aproximadamente el año 1918, pero en este caso no solo se observa la pasarela por estar el río a nivel, sino además las lavanderas en la costa rocosa de la actual playa «El Raviol», la construcción elevada que existió en la isla y la notoria disminución de vegetación que comienza a percibirse

Emilio Hourcade Leguísamo





En estas dos ampliaciones de la imagen anterior podemos observar a la izquierda, la construcción elevada que existió en la isla y a la derecha, confirmando que la toma corresponde al año 1918, se aprecia que la rambla llega justamente hasta la pasarela, no existiendo aún ni la escalera ni le prolongación al oeste que justamente en ese año se comenzó a realizar, observándose también el galpón blanco que aparece en las fotos de cuando apenas se construyó la pasarela. Más adelante veremos una foto sacada por Pedro Hors en 1921 y este galpón ya no existirá.

El ingeniero al que se le había encargado la obra, hizo por lo tanto un informe en el que detallaba lo siguiente: *«Para estudiar el lineamiento general de la rambla a construirse, tuvimos que aceptar los lineamientos de los dos muelles ya construidos y además el trazado y ubicación de un muro viejo de doscientos veintinueve metros de largo que ocupa la parte comprendida entre las calles Buenos Aires (hoy Braceras) y 25 de Mayo (hoy Eduardo V. Haedo), y forzosamente tuvimos también que tener muy presente las distintas alturas del río en sus crecientes.*

Para conocer las alturas a que llegan las crecientes del río Negro, hemos aceptado el cero de la Oficina Hidrográfica y nos basamos en los datos que resultan de los estudios hechos por esa misma Oficina y que son los siguientes:

Punto de referencia, la parte más alta del muro del Muelle del Comercio con la cota de + 3,50 m.

Más altas aguas conocidas: + 8,75 m (Año 1883)

Altas aguas extraordinarias + 5,00 m

Límite máximo de las altas aguas ordinarias + 2,97 m

Altas aguas ordinarias + 1,50 m

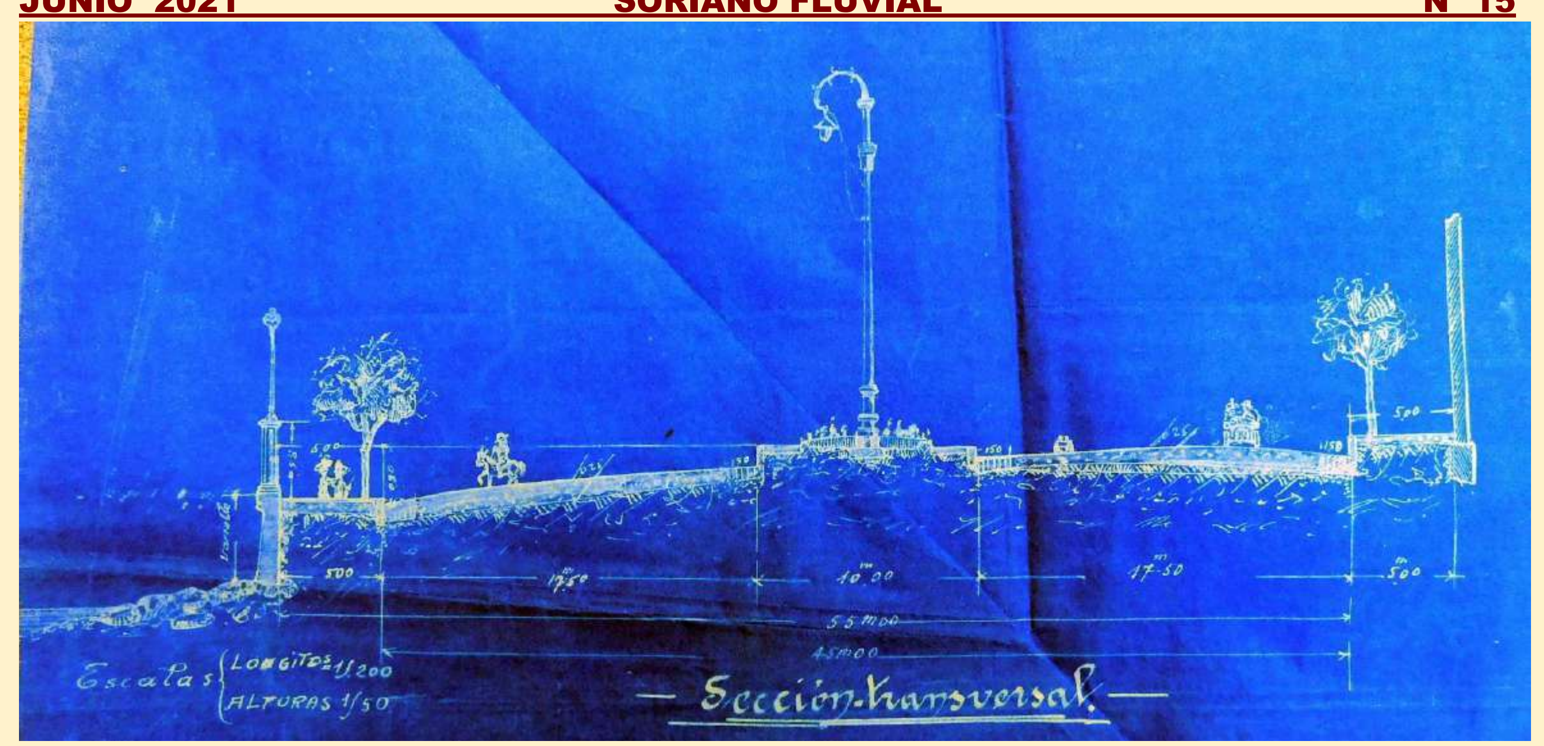
Aguas bajas + 0,79 m

Más bajas aguas conocidas – 0,08 m

Con estos datos, seguramente que el ideal hubiera sido tomar para nivel de la Rambla la cota +8,75 m, pero aceptada esta cota tendríamos que cambiar los niveles en una serie de cuadras en que la edificación existente es buena y muy compacta, originando así ingentes perjuicios a la propiedad privada, además de llevar la obra a un costo extraordinariamente elevado al extremo de hacerlo poco menos que irrealizable. Por otra parte, estas crecientes tan grandes, se producen con tan poca frecuencia que desde el año 1883 no se han vuelto a ver.

Estas razones y otras de orden estético nos indujeron a aceptar para la Rambla la cota de las altas aguas extraordinarias, es decir de + 5,00 m, pues a esta cota tan pocas veces llegan las aguas del río, que desde el año 1895 a la fecha, es decir en quince años, no han llegado ni una sola vez». [42]

[42] Libro Copiador de Notas de la Junta Económico Administrativa de Soriano, Año 1910, Oficio N° 293, Folios 351



Plano de corte transversal de la rambla, en donde se aprecia claramente a la izquierda, el muro de protección en el que se apoya la baranda de la rambla y que sería a partir del cual se rellenaría y levantaría a una altura mínima de 5 metros sobre el cero del río (la altura normal del Río Negro es de 1,5 metros sobre el cero). Luego se extiende la zona abierta que corresponde a la rambla, con dos grandes avenidas que la recorre y plazoletas en el medio.

En base a este informe, el muro que se construyó es en el cual hoy se asienta la baranda de la rambla y su altura es igual a los 5 metros del río Negro, por lo que cuando el río crece y supera esa medida es cuando recién comienza a invadir la rambla.
Pues bien, estamos en el año 1918 y muestra de las obras que en la rambla se venían llevando a cabo en ese momento, es la siguiente «Memoria de la Intendencia Municipal de Soriano – Año 1917»:
«En la Rambla se construye un Teatro de Verano, una Plaza de Ejercicios Físicos y Verja Rosarium, y las obras complementarias de la Rambla para su terminación hasta el "Muelle del Comercio" (ver Revista Digital "Soriano Fluvial" N° 12) *y que comprenden: muro de contención y coronamiento con sus correspondientes barandas, pilares y candelabros para luz eléctrica, en una extensión de 231 mts. 89 cmts. y escalera de acceso al referido Muelle y a la Pasarella que une la ciudad con la Isla del Puerto».*
El proyecto de la obra estuvo a cargo del Arq. Luis Zerbino, profesional muy relacionado a la obra de la rambla mercedaria al ocupar el cargo de Jefe de la Inspección Técnica de Soriano entre los años 1916 y 1920.
Este mismo arquitecto, fue quien estuvo a cargo, junto al creador y proyectista Héctor Scavino, de la creación de la Verja Rosarium de la Plaza de Deportes, plasmando la idea que tenía el Intendente Luis A. Zanzi de hacer una plazoleta adornada con pérgolas. El Arq. Zerbino también tuvo a su cargo la creación y construcción del desaparecido Teatro de Verano, el muro y baranda de la rambla, y en este caso, la escalera de acceso a la pasarela de la «Isla del Puerto», que contó en su momento con dos baños ubicados en la parte inferior de la misma y que hace muchos años fueron clausurados.
Si bien la pasarela de madera décadas después fue sustituida por una de hormigón y la escalera ideada por el Arq. Zerbino dejó de ser el acceso a esta, la misma hasta el día de hoy existe y la podemos apreciar junto a su cabecera sur.
Seguidamente se incluyen imágenes del croquis original formulado por el Arq. Zerbino de esta obra y fotografías que nos muestran la escalera funcionando como acceso a la antigua pasarela y otra de la actualidad, ya sin uso.

Emilio Hourcade Leguísamo

22.-Rambla—MERCEDES, R. O. U.

Emilio Hourcade Leguísamo

8 Pasarela sobre el Rio Negro
Mercedes, R. O.

Emilio Hourcade Leguísamo

La fisonomía que mostraba la zona costera en las inmediaciones de la pasarela antes de construir la rambla y el acceso a ésta, era realmente muy distinta a la actual, a tal punto que allí existía una cantera municipal en la que el 3 de noviembre de 1915 se produce un pequeño accidente del que da cuenta el siguiente parte policial: *«En la costa del río, próximo a la pasarela, en las canteras municipales que se trabajan en ese lugar, al explotar un barreno ha lastimado a un hombre».* [43]
La persona herida era el cochero Rodolfo Maneiro, quien al tener los caballos sueltos en momento en que el menor David Maklen procedía a bañarlos, desoyó el aviso de los operarios que avisaban la inminente explosión de dinamita y se quedó en la costa, siendo golpeado por una piedra a más de 50 metros de donde se efectuó la detonación, la cual lo derribó y lo dejó inconsciente por largo rato.
Los municipales que estaban trabajando en la cantera eran Domingo Pérez, de 27 años, junto a su padre Juan B. Pérez de 54 años y Bernardino Suárez de 39, quienes manifestaron que antes de encender el explosivo, había puesto en aviso a las personas que estaban en la zona, rutina que siempre llevaban a cabo antes de efectuar la explosión, y que fuera confirmado por el testimonio de otros cocheros, del menor Maklen y de varias lavanderas que estaban en aquel lugar.
Las heridas recibidas por Maneiro, obligaron a que fuera internado en el Hospital de la ciudad.
Antes de seguir adelante con las obras de la rambla y acceso a la pasarela, rescataremos otro hecho policial sucedido en el año 1917 en la «Isla del Puerto».
Todo comenzó cuando Clemente Gutiérrez, argentino de 19 años que se encargaba de extraer arena del banco próximo a la isla junto a su hermano Víctor, es llevado ante la policía *«presentando una herida en la cabeza, contusión en la frente y otra fuerte contusión en el dorso izquierdo».* [44]
Según sus declaraciones, junto a su hermano habían discutido en el desembarcadero frente a la actual calle Artigas con Isabelino Sosa, también acarreador de arena, a quien acusaban de haberles robado un cargamento y desafiándose a pelear al regresar a la isla.
Rato más tarde, regresan los hermanos Gutiérrez e Isabelino Sosa a la isla, reiniciando la discusión e internándose en ella junto al peón de Sosa, Ceferino Carbajal, quien se sumó a la gresca que estaba a punto de iniciarse.
El enfrentamiento se lleva a cabo y no era solo con las manos, dado que según reza el parte policial mencionado: *«Clemente Gutiérrez utilizó un machete de desgajar, su hermano Víctor un pedazo de palo, Isabelino Sosa otro pedazo de palo y Ceferino Carbajal una varilla de hierro, resultando Clemente con la herida en la cabeza y contusiones debido a un golpe que le aplicó con el palo Sosa y otros de Carbajal con el hierro. Después que riñeron se dirigieron a sus respectivas chalanas y siguieron trabajando».*
No deja de ser llamativa la manera en la que dirimieron sus diferencias los protagonistas de este suceso para luego volver normalmente a sus tareas, pero pese a su intención de dejar el «ajuste de cuentas» dentro de la frondosidad de la isla, las heridas que se produjeron llevaron a que la policía tomara conocimiento de los hechos, internando al herido y procesando a los agresores.
Para 1920 y ya con la pasarela y accesos en pleno funcionamiento, comenzarán a surgir opiniones contrarias a la existencia de la misma, las cuales hacían hincapié en que afectaba el normal desplazamiento de la corriente en una zona en donde antiguamente vertían las aguas cloacales de Mercedes, y además, esa merma de la corriente, promovía la aparición de bancos de arena en la zona del puerto, el cual evidentemente debía mantenerse con la mayor profundidad posible.
«Al lado de la pasarela descargan por orden superior, los carros encargados de recoger la basura domiciliaria, con el consiguiente perjuicio de convertir un foco de infección en el centro de la ciudad.
Era a la altura de calle Buenos Aires (hoy Dr. Braceras) *y Asencio. En esa zona las materias fecales producen tanto olor que los paseantes deben taparse la nariz».* [45]
La prensa da cuenta de esta situación que incluso sería promovida por los representantes departamentales: *«Dentro de unos días, dos diputados departamentales presentarán a la Cámara de que forman parte, un proyecto sobre demolición y remate público de la Pasarela que une la Isla del Puerto con la ciudad. Los fundamentos del proyecto consisten en que la Pasarela detienen completamente la corriente del Río, en el preciso lugar del desagüe de la red de cloacas, donde más necesidad se tiene de corriente intensa».* [46]

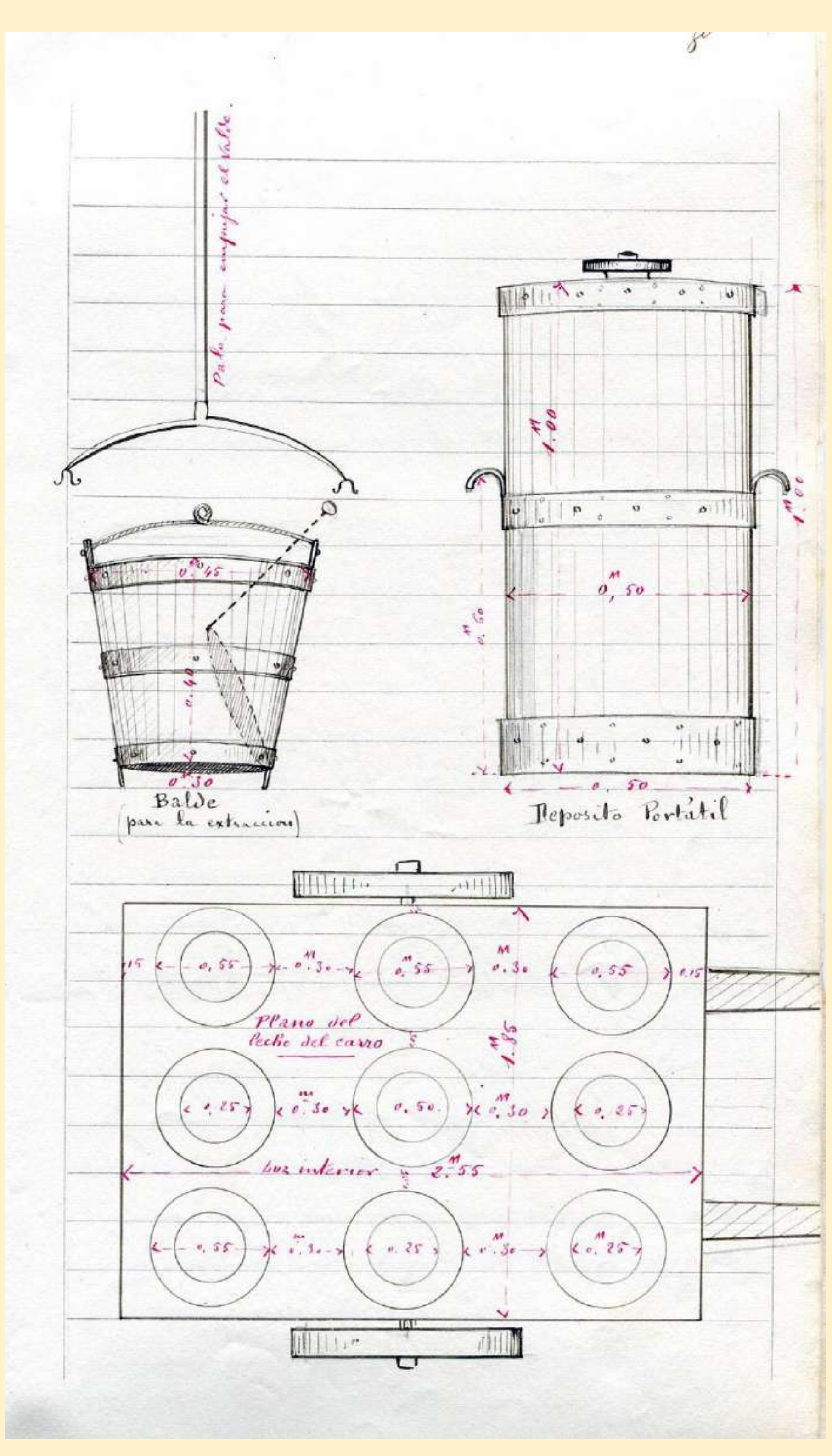
---

[43] Libro Copiador de Notas Año 1915 N°102 Jefatura Policía de Soriano, Nota N° 2239, p. 863-866
[44] Libro Copiador de Notas Año 1917 N°117 Jefatura Policía de Soriano, Nota N° 311, p. 83-87
[45] "El Nacional", Mercedes, 4 de setiembre de 1919
[46] "El Nacional", Mercedes, 14 de abril de 1920

Para la limpieza de letrinas existía una reglamentación que regulaba aquella actividad a los efectos de minimizar los derrames, ruidos y olores dentro de la ciudad, confeccionado el Arq. Alfredo Massüe, en el año 1894 y en su carácter de Inspector de Obras Municipales, no solamente el reglamento, sino detallando las piezas a usarse y cuyo dibujo se reproduce seguidamente, observándose los baldes de fierro cónicos *«cuyo fondo será construido en forma de válvula automática, la cual se abrirá sola por la presión de las materias al hundirse en ellas, cerrándose por el mismo peso de su contenido al retirarse.*

El contenido de los baldes se vaciará en unos depósitos de fierro, de forma cilíndrica y de las dimensiones indicadas en el croquis adjunto.

La boca de estos depósitos corresponderá al diámetro del fondo del balde a fin de que para vaciarlo no haya más que presentar dicho balde en la boca del cilindro y por medio de una varilla de fierro, tirar y hacer abrir el fondo de balde, operándose así el vaciamiento, evitando derrames sobre el depósito.



Una vez llenado un depósito y antes de moverlo, se cerrará herméticamente por medio de una tapa abolonada (sic) *convenientemente, y se cargará sobre el carro, llevándolo con dos palancas (metidas en las orejas que con tal objeto tendrá el depósito).*

En el fondo de los depósitos cilíndricos, habrá una válvula de 0,20 m que corresponderá a la abertura que existirá en el lecho del carro, (como lo indica el croquis), a fin de que para vaciarlos no haya necesidad de manipularlos y por consiguiente ensuciarlos.

Los carros podrán ser de un solo eje, pero de elásticos, el lecho tendrá nueve agujeros que corresponderán al diámetro del fondo de los nueve cilindros que contendrá cada carro, en los cuales se adaptarán fácilmente.

El carro será forrado interiormente con zinc perfectamente soldado, el lecho será forrado con una chapa de fierro delgada».[47]

Antes de seguir, corresponde hacer un alto en la figura del Arq. Alfredo Massüe, quien dejó una importante huella en la riqueza arquitectónica de nuestra ciudad, siendo una de sus obras la Capilla del ex

[47] Expediente 10/1894, Junta Económico Administrativa de Soriano

Colegio Nuestra Señora del Huerto, aconsejando a quienes les interese la historia de esta obra o la del mismo Arq. Massüe, acceder al siguiente enlace: CAPILLA NUESTRA SEÑORA DEL HUERTO

Está claro que la pasarela, al estar construida a muy baja altura y casi sobre las piedras que habían sido depositadas en el lecho del río, modificó notoriamente el régimen de corriente en esa zona, y allí estaba el origen de los planteamientos que se hacían para retirarla.

Además, en la siguiente foto se puede apreciar la boca de desagüe que pocos metros y río arriba existía (a la izquierda de la imagen), hoy ya cerrada, entubada y sepultada bajo la tierra y arena, pero en aquellos años, era sitio en donde los carros iban y descargaban lo recogido en la limpieza de las letrinas, quedando toda esa materia flotando en una zona del río casi cegada.



Pensemos que estamos en 1920 y el agua corriente recién estaba llegando a nuestra ciudad, dando paso a la construcción del saneamiento en los años siguientes que volcarían toda esa materia río abajo en las cercanías de la desembocadura del Arroyo Dacá, tal como sucede actualmente.

Pero bueno, no todas las gestiones oficiales iban en el mismo sentido de eliminar la pasarela, ya que dentro del proyecto de Puerto de Mercedes formulado por la Asamblea Representativa del Departamento de Soriano promovido en abril de 1920 y firmado por su primer Presidente Don Luis Alberto Zanzi, en su artículo 4° establecía lo siguiente: *«No se podrá enajenar la isla conocida por "del Puerto", unida a la ciudad por la pasarela, por estar destinada a paseos y playa de baños».* [48]

El proyecto de marras que no tuvo andamiento, se basaba en la venta de las islas fiscales (menos la "Isla del Puerto") para con el dinero obtenido, construir el Puerto de Mercedes.

Pues bien, queda claro entonces que conforme había quienes deseaban eliminar la pasarela, había otros que volvían a percibir en la «Isla del Puerto» la posibilidad de encarar un buen negocio, correspondiendo en esta oportunidad a don José G. Posse, quien plantea en 1920 y por primera vez, la posibilidad de establecer allí un tambo: *«Al Concejo Departamental de Administración se ha presentado don José G. Posse, pidiendo se le ceda en arrendamiento la Isla del Puerto. El peticionante manifiesta que instalará allí un Bar y un Tambo. Creemos que el Concejo antes de ceder en arrendamiento dicha Isla, debe asegurase de que el interesado instalará lo que se propone en condiciones que no estén reñidas con las de higiene».* [49] Al Sr. Posse se le aceptó el ofrecimiento firmándose un contrato precario que pocos meses después fue rescindido por los incumplimientos en los que cayó el arrendatario, pero dará pie a que otro interesado se presente y pretenda arrendarla en las mismas condiciones que Posse.

El nuevo interesado fue don Julio Iglesias, pero también en la prensa de esos días salían diversos artículos en donde se demandaba el acondicionamiento de la isla para permitir que los mercedarios pudiesen disfrutar de ellas en mejores condiciones, exigiéndose por ejemplo la construcción de casillas: *«La población de Mercedes dispone de un río precioso, cuyos grandes beneficios no se aprovechan salvo en parte mínima. En la presente estación, por ejemplo, ¿qué beneficios no reportaría al pueblo y que utilidad no daría a sus mantenedores, la existencia de casillas para bañistas en la Isla del Puerto?»* [50]

Yendo al interés demostrado por Julio Iglesias, en fecha 23 de julio de 1921, presenta una nota ante el Presidente del Concejo de Administración Departamental Don Rogelio Dufour, en la cual plantea lo siguiente: *«Habiendo tenido conocimiento el infrascripto que la isla denominada del Puerto fue concedida en carácter precario a Don José Posse para establecer en ella un Baar para el expendio de bebidas sin alcohol y un tambo, y que este señor no dio cumplimiento a las obligaciones contraídas, por lo cual le fue revocado dicho permiso, vengo por la presente a solicitar del H. Concejo de su digna Presidencia, se sirva otorgarme a mi nombre de acuerdo con el pliego de condiciones exigidas anteriormente al Sr. Posse y hasta tanto termine el mandato del H. Concejo».* [51]

Recibido el planteamiento, es pasado a la «Comisión de Fomento y Subsistencia» que, si bien propone que se acepte la propuesta, dará lugar a que antes de tomar resolución al respecto, el gobierno departamental encargue al Arq. Eloy Tejera, la formulación de un proyecto para la *«construcción de un kiosco económico, aparente para baar y tambo en la isla, debiendo tenerse presente las inundaciones que pueden afectar esa construcción».*

Fechado el 2 de setiembre de 1921, el Arq. Tejera elabora el plano que proyectaba la construcción ordenada, poniéndola a consideración de las autoridades.

La Comisión que venía manejando este tema, el 6 de octubre de 1921 elevará al Concejo de Administración Departamental un informe en los siguientes términos: *«No pudiéndose exigir a los adquirentes por licitación, del servicio de baar y tambo, que hagan sus instalaciones ni aproximadamente estética, cuando sus derechos están lesionados por la precariedad de los permisos que se le acuerdan, se hace necesario que el Concejo les proporcione instalaciones, que aunque modestas, sirvan hasta cierto punto de ornamentación a la "Isla del Puerto", la que en concepto de esta Comisión, debe considerarse como un paseo público».*[52]

En línea con este pensamiento, la Comisión también proponía: *«que el alambrado que debe separar las plantaciones de árboles del resto de la Isla, con el fin de defenderlos de las vacas lecheras que explote el*

---

[48] "El Radical", Mercedes, 6 de abril de 1920

[49] "El Radical", Mercedes, 5 de octubre de 1920

[50] "El Progreso", Mercedes, 22 de enero de 1921

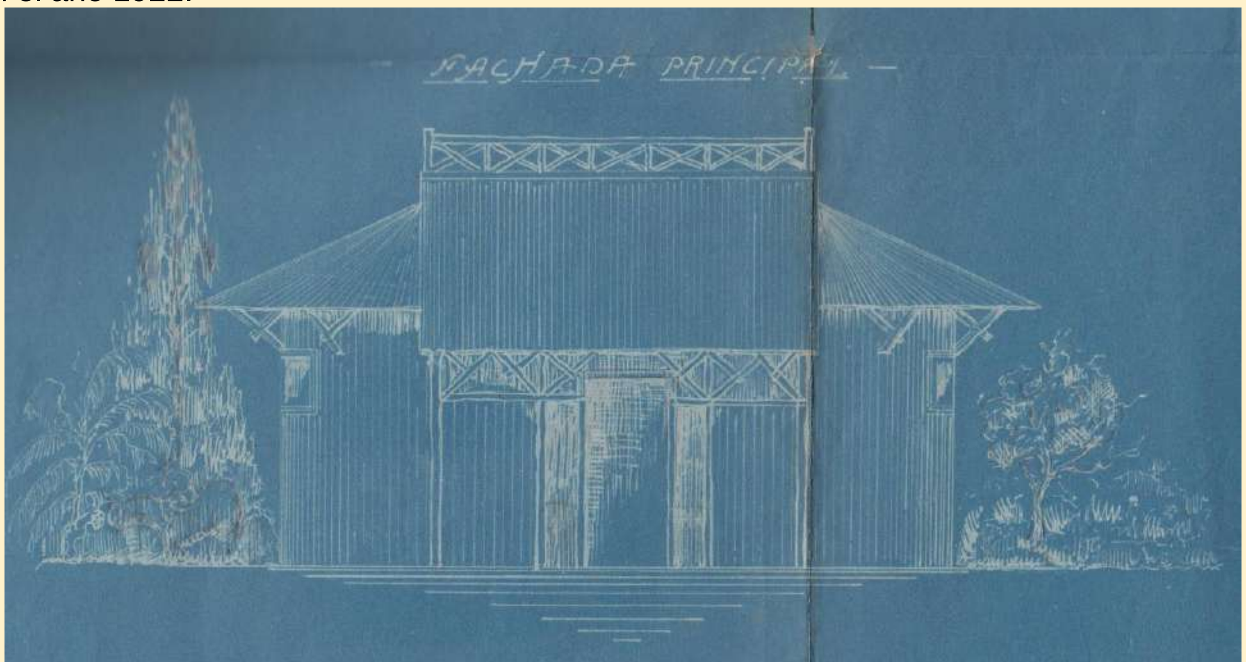
[51] Expediente 104/1921, Junta Económico Administrativa de Soriano

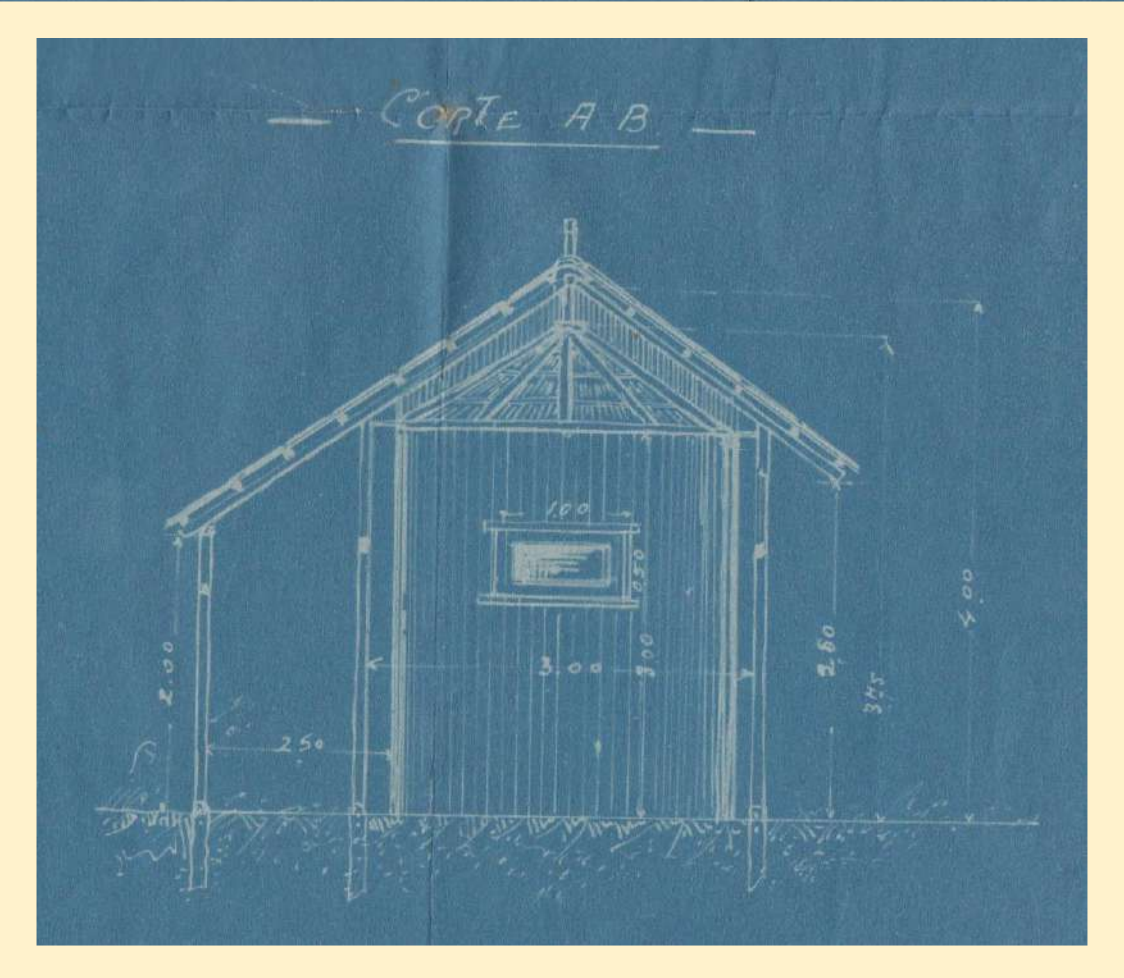
[52] Expediente 104/1921, Junta Económico Administrativa de Soriano

concesionario, debe mandarse hacer por el Concejo de una manera definitiva, dotándolo de su correspondiente portón».

Finalizando el informe, la Comisión proponía hacer un nuevo llamado bajo los términos propuestos, lo cual es aprobado conjuntamente con la realización de las obras el 10 de octubre de 1921 por parte del Concejo de Administración del Departamento de Soriano.

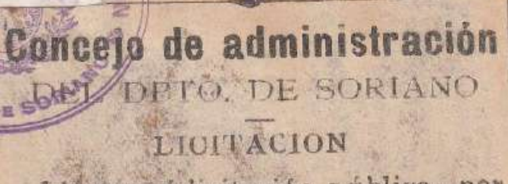
El 11 de enero de 1922, el Arq. Eloy Tejera informa de que el kiosco de la "Isla del Puerto" había sido concluido, dando cuenta de que *«fue ampliado aumentándose un alero en el lado Norte, simétrico al proyectado en el lado Sud»*, apreciándose en las siguientes imágenes los croquis formulados por el Arq. Tejera y seguidamente, una foto en la que se aprecia una construcción de madera y paja similar a la proyectada, con techos simétricos tanto al sur como al norte, que bien podría responder a la obra llevada a cabo en el año 1922.







La isla fue muy visitada por alumnos de la Escuela al Aire Libre, que como se aprecia en la imagen, hacían fila para recibir el "apoyo", consistente en un vaso de leche al pie de la vaca



Concejo de administración

DEL DPTO. DE SORIANO

LICITACION

Llámase á licitación pública, por primera vez, para el arrendamiento de la «Isla del Puerto», en el rio Negro y del kiosko en ella existente, de acuerdo en un todo con el pliego de condiciones y demás antecedentes que se encuentran de manifiesto y á disposición de los interesados, en la Secretaría de este Concejo, todos los días y en las horas hábiles de oficina.

Las propuestas se presentarán en el sellado correspondiente (ps. 0.25) bajo sobre cerrado y lacrado, hasta el día veintiseis del corriente Enero, á las 9 de la mañana, en que serán abiertas en presencia de los interesados que concurran al acto.

El Concejo se reserva el derecho de aceptar la que considere más favorable, ó rechazarlas todas.

Mercedes, Enero 16 de 1922.

CARLOS A. PRUNELL.
Secretario

Construido el kiosco, se resuelve efectuar un nuevo llamado, publicándose en el periódico «El Nacional» el aviso que luce en esta página, recibiéndose tres ofertas, la de Ernesto Chelle que ofreció $ 5 mensuales, la de Julio Iglesias que ofreció $ 36 anuales y la de Francisco Vera que ofreció $ 10 mensuales, siendo ésta última la aceptada por el Concejo de Administración, firmándose el respectivo contrato el 1 de febrero de 1922.

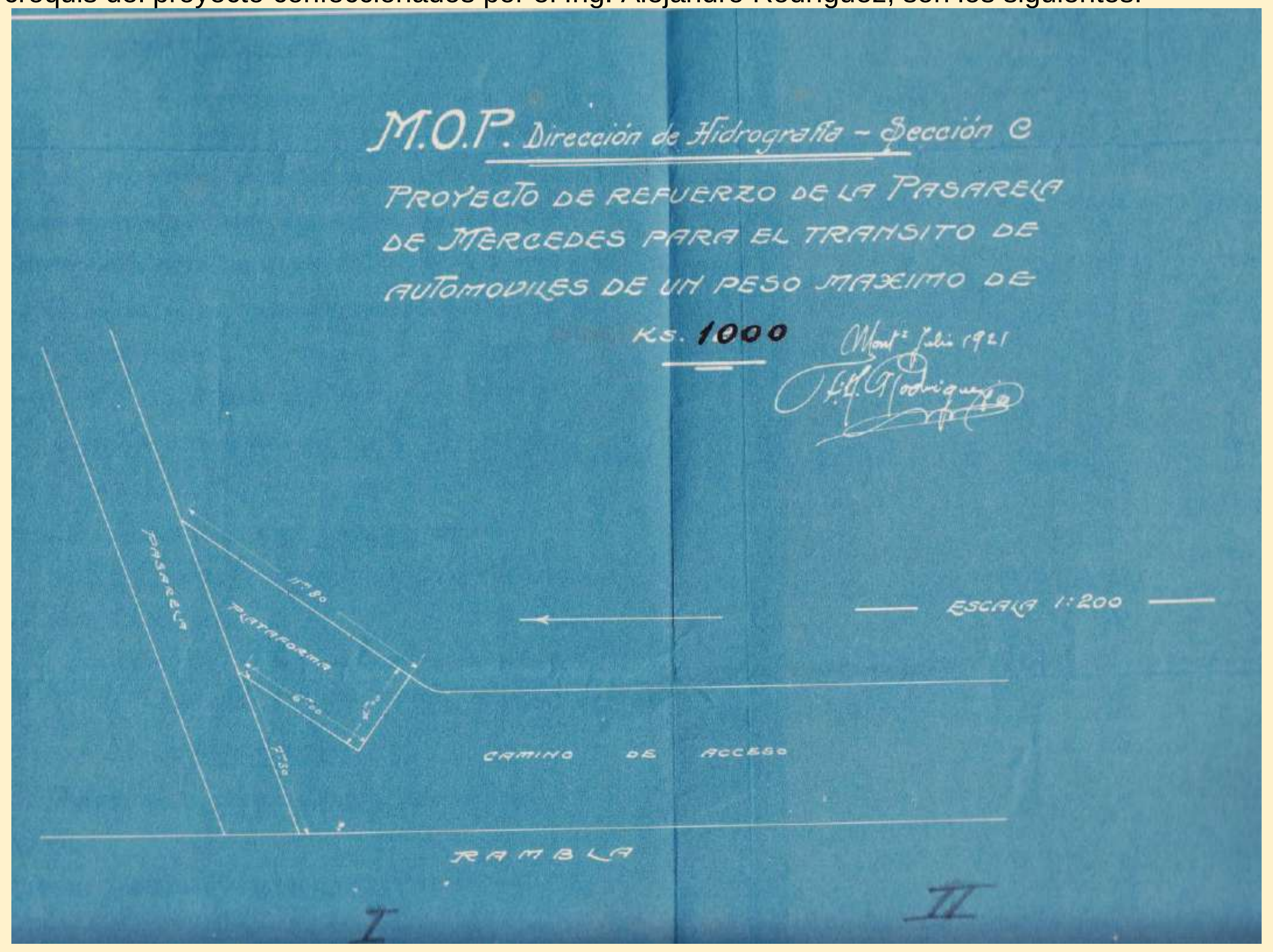
Arrendada por Francisco Vera, para mediados del año 1922 se produce una importante inundación que dejará la isla bajo agua, siendo el motivo por el cual el arrendatario solicitará se le exonere del pago del arriendo por los meses de julio y agosto, siendo aprobada dicha exoneración por parte del Concejo.

La inundación se extendió más tiempo y así fue que el 2 de setiembre de 1922, Francisco Vera vuelve a presentarse ante el Concejo solicitando ahora la exoneración del pago del arriendo por los meses de setiembre y octubre, pero en esta oportunidad, dicha solicitud le será negada, dado que el arrendatario *«debió haber tenido en cuenta el riesgo probable de las crecientes».* [53]

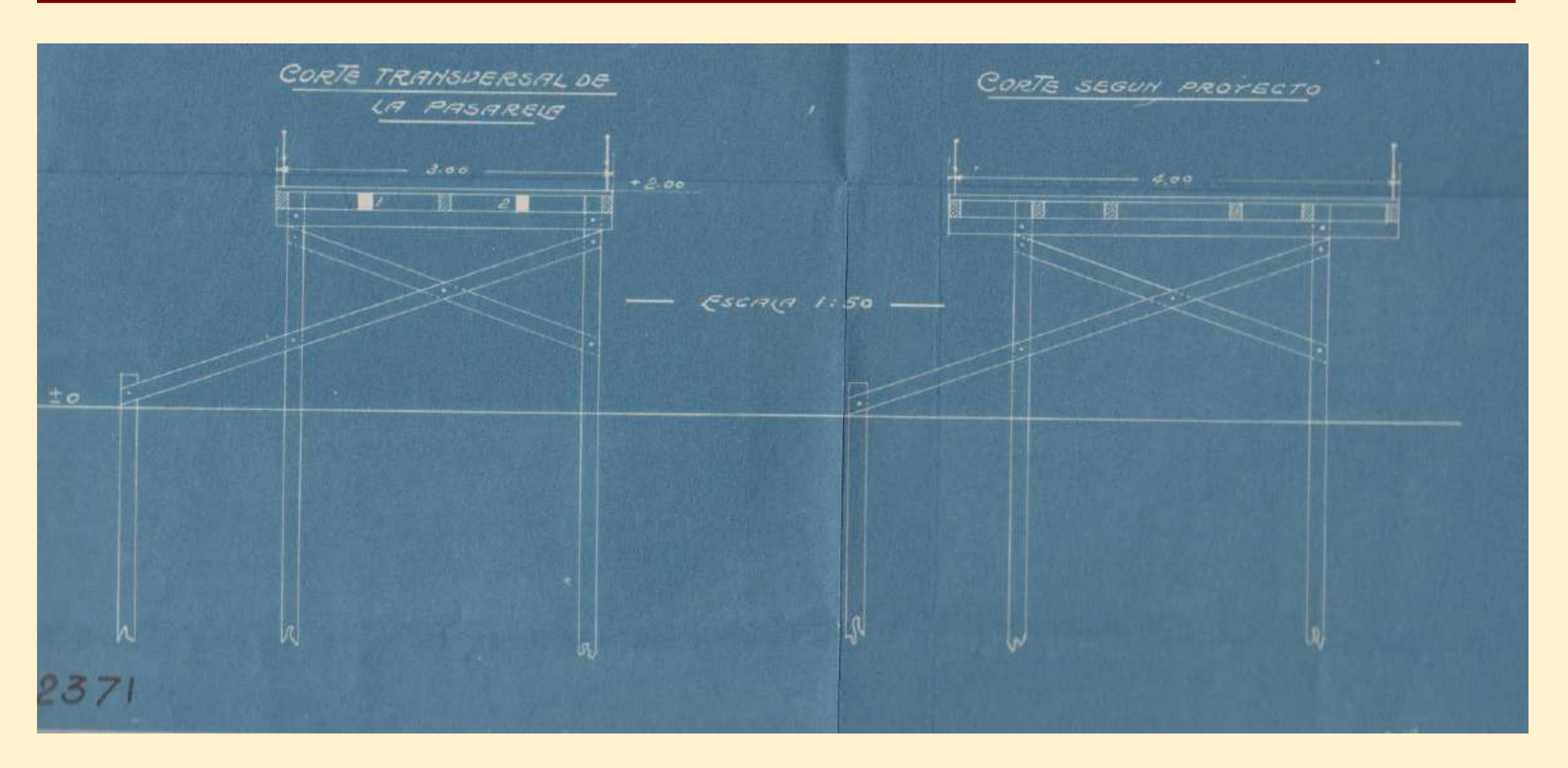
Para el año 1923 y vencido el contrato del Sr. Vera, se vuelven a ofrecer en arrendamiento, y luego de algunos llamados en los cuales no se presentaron ofertas, finalmente se presenta y es aceptada la propuesta del Sr. Manuel Varsi, quien ofreció arrendarla por $ 7,95 mensuales.

[53] Expediente 104/1921, Junta Económico Administrativa de Soriano

Volviendo al año 1921, el concejal Eduardo Fernández efectúa una visita a la «Isla del Puerto» de la cual surge el siguiente informe fechado el 16 de noviembre de 1921: *«He tenido la oportunidad de hacer ayer una visita a la Isla del Puerto y pude constatar la presencia de bañistas. Encontré que las malezas están invadiendo los caminos y que aún no se ha hecho ninguna obra para mejorar el tránsito en ese paseo.*
Ha llegado la oportunidad de realizar algún trabajo que tienda a facilitar la concurrencia a los baños».[54]
Recordemos que en esos momentos no estaban construido aún el kiosco (se terminó en 1922), por lo que la propuesta del concejal Fernández iría en relación a la pasarela y a su reforzamiento para facilitar el ingreso con autos: *«He consultado durante mi estadía en la capital al Ingeniero Alejandro Rodríguez si sería posible reforzar la pasarela a fin de habilitarla para el pasaje de autos, habiéndome hecho entrega el referido técnico, de dos proyectos, uno de fortalecimiento y el otro de ensanche de la pasarela hasta cuatro metros»,* entregando en ese momento los mencionados proyectos para ser considerados por el Concejo.
El Ingeniero Alejandro Rodríguez, llamado por aquellos años como "padre del río Negro", tuvo una dilatada actuación en los distintos ríos del interior, siendo el ideólogo de las escolleras que a partir justamente de la «Isla del Puerto» y río debajo de Mercedes se ubican, y a las cuales me he referido en artículo publicado en portal AGESOR, al que se puede acceder a través de los siguientes links:
Escolleras sumergibles del río Negro. ¿Fue obra de los ingleses? Parte 1
Escolleras sumergibles del río Negro. ¿Fue obra de los ingleses? (Parte 2)
En cuanto al proyecto relacionado a la pasarela, rescatamos del mismo los siguientes detalles: *«El acceso a la pasarela se hará por medio de una planchada de madera del mismo nivel, de 4 metros de ancho y 11,80 en el lado más largo de acuerdo con el croquis adjunto.*
Su construcción será igual que la pasarela, pero con 6 largueros longitudinales, en la forma señalada, en el corte II.
Nota: El tránsito de automóviles se hará a una velocidad máxima de 5 kilómetros por hora». [55]
Los croquis del proyecto confeccionados por el Ing. Alejandro Rodríguez, son los siguientes:



[54] Expediente 188/1921, Junta Económico Administrativa de Soriano
[55] Expediente 188/1921, Junta Económico Administrativa de Soriano



Estudiado el proyecto por la Comisión de Obras Públicas, Salubridad e Higiene, asesora del Concejo Departamental de Soriano, informará lo siguiente: *«El proyecto de que informan estos antecedentes carece de oportunidad y resulta así, impracticable por el momento.*

Es materialmente imposible pretender que circulen autos por la Isla del Puerto, cuyo suelo inconsistente y fangoso, la hacen inaccesible para toda clase de vehículos». [56]

En base a este informe, el 22 de enero de 1922 el Concejo Departamental de Soriano resolverá archivar este expediente, quedando descartada la propuesta del concejal Eduardo Fernández y el proyecto del Ing. Rodríguez.

A CIEN AÑOS DE LA FOTO PANORÁMICA DE MERCEDES TOMADA POR PEDRO HORS

Estamos a fines de 1921 y además de llevarse a cabo la construcción del kiosco, también será el momento en que don Pedro Hors levante una torre de madera en la misma isla, con el fin de tomar una fotografía panorámica de Mercedes: *«En el extremo este de la isla del Puerto, se está levantando una torre de madera de 30 metros de altura, para tomar una fotografía general de Mercedes».* [57]

Don Pedro Hors fue un pujante vecino que tuvo a su cargo la empresa telefónica de nuestra ciudad llamada «La Unión», hasta que por ley debió transferirse al Estado, contando en ese momento con 1672 abonados en 20 localidades, adornando fundamentalmente su personalidad, la hombría de bien y la permanente colaboración hacia la comunidad mercedaria que siempre lo caracterizó.

El sábado 24 de enero de 1948, y en consonancia con la Ley del 15 de octubre de 1947, la central telefónica de Mercedes es denominada «Pedro Hors», quien había fallecido el año anterior, asistiendo a la ceremonia llevada a cabo el Presidente de UTE Ing. Santiago Mauri, junto a otros integrantes del directorio y autoridades del organismo. [58]

Volviendo a la foto, muchos la conocerán dado que hasta el día de hoy la podemos apreciar en distintos lugares de Mercedes, tanto públicos como privados, y será justamente en el año 2021 que esa imagen cumplirá el siglo de haber sido captada por el innovador lente del Sr. Hors.

Para completar la gran obra realizada, es de resaltar el fin que le dio a la imagen tomada: *«Un soberbio regalo - Don Pedro Hors, cuya pasión por el arte fotográfico es sólo comparable con su competencia, está realizando un trabajo que ha de causar verdadera admiración entre los entendidos. Se trata de un panorama de Mercedes, tomado desde la Isla del Puerto, desde una torre construida expresamente al efecto, cuyo primer término, la Rambla, tendrá todos los detalles que la muestran como un hermoso paseo costanero.*

---

[56] Expediente 188/1921, Junta Económico Administrativa de Soriano

[57] "El Radical", Mercedes, 14 de noviembre de 1921

[58] "Acción", Mercedes, 22 de enero de 1948

Dicho panorama fotográfico, completado en 4 o 5 vistas parciales, será impreso tipográficamente en gran formato y constituirá un hermoso cuadro de nuestra ciudad.

El señor Hors, al abocarse a esta tarea, la realiza con una finalidad filantrópica, que hace aún más simpática su obra artística.

Los panoramas referidos, en gran formato, los regalará a la Liga U. Contra la Tuberculosis para que esta los venda a $ 10 el ejemplar, a beneficio de su tesoro. Un soberbio regalo para la Liga es, sin duda, el de don Pedro Hors, al tiempo que es un aporte valiosísimo para nuestro acervo artístico, por lo que merece efusivamente felicitaciones, que nosotros le tributamos muy complacidos" [59]



Fotografía tomada desde una torre de madera en la «Isla del Puerto» en el año 1921 por don Pedro Hors, y de la cual se cumplirán justamente en el 2021, los 100 años de esta imagen

Pensemos que una foto panorámica hoy podemos conseguirla fácilmente, dada la versatilidad que tienen las actuales máquinas fotográficas e incluso los mismos celulares, pero hace 100 años, una fotografía de este tipo era realmente algo nuevo y de allí las dificultades que debió enfrentar el Sr. Hors para conseguir su revelado, al cual pudo acceder recién en el año 1924 siendo posiblemente una de las primeras imágenes de este tipo captada a nivel mundial: *«La vista panorámica de Mercedes, tomada por Pedro Hors desde a punta Este de la isleta del Puerto, hace ya dos años, está al fin impresa, después de vencidas inúmeras dificultades y a resultado una obra digna del esfuerzo de quien la concibió y realizó.*

Primeramente, don Pedro Hors envió los originales a Alemania, para la impresión en gran formato, que ni aquí ni en Buenos Aires se podía hacer, pero resultó que tampoco en los grandes talleres de Liepzing se pudo imprimir. Luego de diversas gestiones, Hors consiguió que en Italia una casa se encargase de la impresión, única en esa índole hasta ahora realizada, teniendo para ello que fabricar lentes especiales.

Se trata de una hermosísima fotografía, de un metro y medio de ancho, en la que se ve toda la ciudad, desde la jabonería de Zamora hasta el Bosque Municipal. Es tal la nitidez, la absoluta precisión con que se destacan los detalles, la ausencia de toda aberración en la inmensa placa formada de varias plaquetas de 16 x 32, que resulta verdaderamente admirable la obra del fotógrafo.

No conocemos ninguna otra fotografía de esta índole, ni creemos que se haya hecho, por lo menos en el país, nada parecido.

Las dificultades con que se tropezó para su impresión en los grandes centros europeos, es una prueba evidente de que se trata de una obra poco común.

Don Pedro Hors, que con verdadero cariño se ha dedicado a realizar este proyecto, acariciado desde hace años, distrayendo mucho tiempo y muchos centenares de pesos, ha hecho imprimir 50 ejemplares, que ha regalado a la benemérita Liga U. contra la Tuberculosis, para que esta los venda a beneficio.

Tiene así la Liga una buena fuente de recursos, pues es de suponer que los adquirentes de esta soberbia obra, sabrán valora los méritos de ella, y Mercedes, un documento gráfico que le hace honor y que es una exponente fiel de sus bellezas.

Ayer tuvimos ocasión de que Hors nos mostrara uno de los ejemplares, llegados anteanoche a esta y estrechamos admirativamente la mano del artista amigo, felicitándolo sinceramente por el buen éxito alcanzado tras tantos esfuerzos».[60]

Como hemos dicho, en este año 2021, el legado que don Pedro Hors nos dejó, cumplirá sus 100 años, siendo un documento formidable que a medida que va pasando el tiempo adquiere cada vez mayor importancia, dándonos la posibilidad de conocer visualmente como era nuestra ciudad en 1921 y a partir de allí, ver los cambios que experimentó y continuará experimentando.

Seguramente para Hors, efectuar construcciones elevadas como fue la torre de madera para desde allí sacar la foto no era algo nuevo, dado que por su actividad en la empresa telefónica denominada "La Unión", estaba acostumbrado a este tipo de infraestructura, rescatando a modo de ejemplo cuando en el

---

[59] "El Día", Mercedes, 21 de noviembre de 1921

[60] "El Día", Mercedes, 10 de abril de 1924

año 1906 efectúa el siguiente planteamiento ante la Junta E. Administrativa de Soriano: *«Que teniendo necesidad de colocar una torre de hierro en la costa del Río Negro, a fin de poder cruzar las líneas para el servicio telefónico con el Departamento de Río Negro, vengo a solicitar el correspondiente permiso.*
La referida torre quedaría ubicada en la terminación de calle "General Galarza" en su contacto con la barranca del río». [61]
Se le otorgará el permiso, pero con la salvedad de que *«deberán ser colocados* (los cables) *en forma que no puedan entorpecer la navegación».*
El sitio planteado para la ubicación de la antena corresponde al actual Club Ayuí, en cuyas inmediaciones y ya antes de 1906 existía una torre de la empresa del telégrafo "Platino Brasilero" por la que cruzaban los cables a través del Río Negro para unirse con otra en la costa de enfrente, y que, por su baja altura, fueron cortados en reiteradas veces al ser enganchados por las velas de las embarcaciones que por allí navegaban. Cabe acotar que la histórica presencia de estas elevadas instalaciones que, a pesar de ir siendo sustituidas a lo largo del tiempo permanecieron hasta no hace muchos años, le dieron el nombre de "Barrio Palo Alto" a esa zona de la ciudad de Mercedes.
Volviendo a la isla, si bien paulatinamente se iba consolidando como un paseo y prolongación de nuestra rambla, no dejaba de mostrar los rasgos naturales propios de una isla, y debemos concebirla en aquellos años como un paisaje muy distinto al que actualmente se observa, siendo por lo tanto comprensible algunos de los artículos que hacían referencia a lo agreste que aún se mostraba para quienes la visitaban: *«Abrojos en la playa – En la playa de la Isla del Puerto, destinada a baños para señoras no hay ninguna comodidad. Pero lo peor del caso, es que los caminos de acceso a la playa en la Isla, están bordeados de verdaderos abrojales, que desgarran los vestidos y a veces la piel de las pocas y heroicas señoras que se animan a hacer la travesía por esas torcidas y espinosas sendas, para no perderse la voluptuosidad de un soberbio baño en el soberbio río ......*
El concejo podría, con muy poca plata limpiar un camino que lleve hasta la playa, destruyendo de paso el abrojo grande, como lo manda la ley. Cualquier concejal podría darse una vueltita por allí y comprobaría que no hay exageración ni en lo de los abrojos, ni en lo de las torcidas sendas, ni en la falta absoluta de comodidades en la linda playa». [62]
Para 1923, la isla es nuevamente arrendada, reiterándose la idea de convertir ese sitio en un lugar de mayor aprovechamiento para los mercedarios: *«El Concejo Departamental de Administración, ha dado en arrendamiento la Isla del Puerto al Sr. Miguel Varsi. El nuevo arrendatario se propone hacer de la isla un paseo obligado en el próximo verano, pues ha resuelto establecer allí una lechería y algunos otros servicios públicos, los que, atendidos debidamente, harán de la misma un lugar apropiado para la temporada veraniega. Es hora, pues, de que nuestra población sepa aprovechar en lo que vale aquel paseo. Su arrendatario se ocupa en estos momentos de colocarlo en condiciones y para ello está practicando una limpieza general, que ha requerido con motivo de las crecientes del río».* [63]
A 10 años de haberse construido la pasarela de madera, conjuntamente con el fondo rocoso que ayudaba a darle consistencia a esta estructura, los efectos que había tenido sobre la corriente del río se hacían notar y un gran banco de arena comenzaba a asomar para el año 1925, llevando a que se cuestione la ubicación del Muelle Comercio de Mercedes, en momento en que se resolvían y comenzaban a llevarse a cabo las obras de remodelación y ampliación del mismo. (ver Revista Digital "Soriano Fluvial" N° 12)
Al respecto, rescatamos de la prensa de hace casi 100 años lo siguiente: *«Por otra parte, la ubicación del nuevo muelle hacia el Este de los actuales, correría el peligro, bien fundamentado por cierto, de pasar luego de transcurrido algún tiempo a formar en el número de las cosas inútiles por obra y gracia del banco de arena que se está formando al Oeste de la "Pasarela" que abarca todo el ancho del río en esa zona y que de una manera visible va extendiéndose aguas abajo».* [64]
Con respecto a la isla, en el año 1926 su estado dejaba bastante que desear, no existiendo casillas ni instalaciones que proporcionaran cierta comodidad a quienes allí concurrieran a bañarse, apareciendo numerosos artículos periodísticos que además de hablar del abandono en que estaba sumida la «Isla del Puerto», responsabilizaban al gobierno departamental de esa situación, alertando incluso sobre el peligro que corrían quienes allí se bañaran: *«Ayer, con una oportunidad que no puede discutirse, volvimos a ocuparnos del abandono en que está la Isla del Puerto y la playa donde está fijado el radio para baños de*

---

[61] Expediente 163/1906, Junta Económico Administrativa de Soriano
[62] "El Día", Mercedes, 11 de marzo de 1922
[63] "El Día", Mercedes, 25 de octubre de 1923
[64] "El Día", Mercedes, 3 de julio de 1925

señoras, señalando el peligro que ofrecen los pozos que dejan las chatas que extraen arena y lo deficiente del servicio de salvataje, en caso de una desgracia.
Pues bien, ayer mismo, pocas horas después de andar en circulación nuestro diario, estuvo a punto de producirse una terrible desgracia en el río. Un grupo de damas conocidas estaba en el río gozando de las delicias de la fresca onda, cuando una de las señoritas que en él formaba, perdió pie en uno de los pozos dejados por la extracción de arena y se hubiera ahogado irremisiblemente, a no ser la decisión y el arrojo de una de sus valientes compañeras, que la salvó del peligro.
Al oírse los gritos de socorro, de la playa donde se bañan los hombres distantes unos 300 metros, salieron algunos bañistas que tuvieron que cruzar la isla por entre la maleza lujuriante que la cubre totalmente y obstruye los senderos que antes existían y hubieran llegado desgraciadamente tarde para prestar auxilio, si el peligro no hubiera sido ya conjurado por las compañeras de la casi víctima».[65]



Si bien es innegable que la isla debió ser limpiada y despejada su vegetación para permitir ser transitada y utilizada por la gente, hoy y con el paso del tiempo, es notorio el extremado deterioro que la flora arbórea lamentablemente ha sufrido, siendo estas imágenes muy gráficas de esta situación



En contraposición a ese abandono en el que a mediados de la década de 1920 estaba sumida la isla, el Club de Remeros Mercedes, fundado en el mes de enero de 1925, ofrecía a sus socios las comodidades de una chata balnearia ubicada en las proximidades de la isla: *«La Comisión Directiva del Club de Remeros Mercedes, avisa a los asociados que desde el 15 de Enero habrá en el Muelle 33, un servicio de*

[65] "El Día", Mercedes, 9 de enero de 1926

botes a disposición de los socios que deseen bañarse en las proximidades de la Isla del Puerto, donde está fondeada una chata que ha sido arrendada con ese fin.
Los botes funcionarán desde la hora 19 a las 21.
Para utilizar este servicio, los asociados deberán muñirse de un carnet en la Secretaría del Club, Colón 269. Gregorio Más de Ayala – Presidente / M. Euclides Peñalva - Secretario». [66]



Chata utilizada junto a la «Isla del Puerto»

Si bien los reclamos sobre el estado de la isla recaían sobre el gobierno municipal, cabe recordar que varios años antes, las islas del Río Negro habían dejado de estar bajo la jurisdicción del mismo y habían pasado a depender del gobierno nacional, hasta que fruto de las gestiones realizadas, se informa que: *«El Concejo Nacional en sesión de esta mañana, resolvió entregar al Municipio de Soriano la Isla del Puerto, de acuerdo con el pedido del Concejo Departamental de esa».* [67]
Ante este nuevo escenario, rápidamente el Concejo Departamental saldrá a la prensa a deslindar responsabilidades anteriores aclarando la situación que hasta ese momento se venía produciendo:
*«**Comunicado del Concejo** – Mercedes, Enero 13 de 1926 – Sr. Director de EL NACIONAL*
Habiéndose culpado a las autoridades Municipales por el abandono en que se encuentra la isla del Puerto y la playa de baños de la misma, el Concejo ha creído del caso, hacer público lo siguiente:
1 – Que desde hace unos ocho meses más o menos, dicha isla pasó a depender de la Aduana local, que la ocupa a nombre de la Dirección G. de Bienes del Estado, de acuerdo con el decreto del Ministerio de Industrias de fecha 27/08/1924 y resolución del mismo Ministerio del 23 de Octubre del citado año.
2 – Que entre los pedidos que se le formularon a los señores Consejeros Nacionales en su última visita a esta ciudad, figuró la entrega al Municipio de la isla del Puerto, habiendo manifestado los mismos que, a su juicio, no había inconveniente alguno en acceder a dicho petitorio. Además, por nota ha sido reiterado por dos veces el mismo petitorio.
3 – Que no obstante no estar bajo la dependencia Municipal dicha isla, el Concejo con fecha del corriente, dispuso la limpieza de la misma, previa autorización de la Receptoría de Aduanas.
4 – Que, en el día de ayer le fue solicitado por el Concejo al Sub Director de Hidrografía del Ministerio de Obras Públicas Ing. Don Alejandro Rodríguez, el balizamiento de la parte de la ribera que es apta para

[66] "El Día", Mercedes, 15 de enero de 1926
[67] "El Día", Mercedes, 15 de enero de 1926

playa de baños, con indicación de los lugares peligrosos, habiendo dicho funcionario dispuesto la realización inmediata de dichos trabajos.
Saluda al Sr. Director muy atentamente. Carlos A. Prunell. Secretario». [68]
El pasaje de la isla a la órbita del gobierno municipal fue muy bien vista por la prensa de Mercedes, generándose la esperanza que definitivamente se la atendiera y convirtiera en un paseo para la gente de la ciudad y de seguras playas en la época del verano, encontrándose en ese mismo año 1926, las primeras acciones en esa dirección: *«A solicitud del concejal Sr. Segredo, se autoriza a la Dirección de O. Municipales para que disponga la construcción en la Isla del Puerto, de dos plataformas con destino a los bañistas, pudiendo invertir en estas obras hasta la cantidad de $ 250,oo. Como así mismo solicitar de las Usinas Eléctricas del Estado, un presupuesto para la instalación de la luz en la mencionada isla.*
Además, se resuelve solicitar de la Dirección de Hidrografía, por intermedio de su Oficina local, un nuevo balizamiento de la zona destinada para baños, en la parte norte de la Isla del Puerto, con la provisión de boyas correspondiente en igual forma que se efectuó el año anterior». [69]
Evidentemente que cuando la isla estaba bajo la jurisdicción del gobierno nacional, poco se hacía por ella, dado que las autoridades a ese nivel, poco o nada sabían de lo importante que resultaba la misma para la población de Mercedes, por lo que cuando pasó a ser de dominio del gobierno municipal, rápidamente se constataron las mejoras, ya que estas autoridades por residir en esta ciudad, sí sabían de las obras que era necesario efectuarle, procediendo a eliminar la maleza existente y efectuando la poda de árboles, para así convertirla en un *«paseo popular».*
También para los bañistas se realizaron mejoras, construyéndose plataformas para su mayor comodidad,[70] e incluso se autoriza a las lavanderas Hermelinda Villarreal y Aurora Sierra *«para el lavado de ropas dentro de la Isla del Puerto y cuyos servicios serán utilizados por los bañistas".* [71]
Otro de los elementos que se agregaba a la isla a principios del año 1927, era la instalación de un nuevo tambo: *«Don José Damboriena solicita permiso al Consejo Municipal para establecer un tambo en la Isla del Puerto.*
Se resuelve conceder la autorización solicitada en carácter precario, pudiendo utilizar el kiosco existente corriendo por su cuenta las reparaciones necesarias y debiendo construir un establo cercado para las lecheras que no podrán permanecer sueltas en la isla, quedando en lo demás el concesionario sujeto a la reglamentación dictada por el Consejo». [72]
Para fines de enero de 1927, se recibe nota de la Gerencia de la Usina Eléctrica *«comunicando el presupuesto para instalar 5 lámparas de 400 bugías en la isla del Puerto»* [73], el cual es aceptado por el Concejo Departamental y por lo tanto se procede a su instalación con todos los beneficios que ello conllevó.
Las obras llevadas a cabo llegaron incluso hasta la misma pasarela, anunciándose que la Dirección de Hidrografía había resuelto reforzar el espigón de la misma con piedras extraídas de las canteras de los campos de la sucesión Sunhary, para así evitar el arrastre de la arena hacia los fondos del puerto.[74]
Un detalle que no lograba solucionarse siguió siendo la seguridad en aquel paraje, estando fundamentalmente los bañistas, poco cuidados tanto dentro como fuera del agua: *«En la tarde el domingo en circunstancias que un vecino de ésta se había internado en el río en la parte de la isla destinada a baños, un aprovechado amigo de lo ajeno se alzó con la ropa de paquetear del bañista, dejándolo poco menos que en traje de Adán.*
Como el vecino perjudicado, por evitarse molestias no dio aviso de lo ocurrido a las autoridades correspondientes, no es difícil que el caco reincida en dar rienda suelta a sus inclinaciones indeseables si no se les reprimen a tiempo ...» [75]

[68] "El Nacional", Mercedes, 18 de enero de 1926
[69] "El Radical", Mercedes, 15 de diciembre de 1926
[70] "La Época", Mercedes, 8 de enero de 1927
[71] Junta Económico Administrativa de Soriano, Libro Copiador de Notas, 1 de febrero de 1927
[72] "El Radica", Mercedes, 3 de enero de 1927
[73] "El Día", Mercedes, 26 de enero de 1927
[74] "El Día", Mercedes, 8 de febrero de 1927
[75] "La Época", Mercedes, 8 de febrero de 1927

En la imagen superior, tomada antes de 1927, se observa la pasarela, bancos de arena detrás y algunas rocas en el lecho del río.
En la imagen inferior, tomada después de 1927, se aprecia el tupido cordón de piedra que debajo de ella se formó en aquel año y la presencia de importantes bancos de arena río abajo



En momentos de bajante y junto a la actual pasarela de hormigón, se aprecia el fondo rocoso formado debajo de la antigua pasarela de madera construida en 1914. Este cordón rocoso fue reforzado en 1927 utilizando piedras obtenidas de las canteras de los campos de Sunhary. De esas mismas canteras ubicadas sobre el río Negro, pero en la costa Norte, en inmediaciones de la «Isla Pichón», se obtuvo la piedra para las escolleras construidas en una amplia zona del río

Otro peligro representaba un pozo que en su interior se había cavado y del cual hoy ya no queda registro: *«En la Isla del Puerto a corta distancia de la casilla en ella existente, fue construido en la pasada temporada de verano, un pozo de los llamados de balde, al que, a guisa de brocal, se le colocó una barrica que no llena las veces de tal.*

El pozo constituye en esa forma, un peligro permanente para los menores que se internan solos en la isla, sobre todo en la actualidad en que la vigilancia policial es casi nula». [76]

Finalizando el año 1927 y pensando en el verano que se aproximaba, se construyen *«treinta casillas, quince en el paraje destinado a señoras y quince en el bañadero de los hombres»* [77], las cuales estaban habilitadas para el mes de diciembre de ese año, lo que sumado a la línea de energía eléctrica con que se había dotado la isla, auguraba una temporada con comodidades que hasta el momento no habían llegado a tal punto, aunque se pedirá que la luz llegue hasta la misma playa: *«Las casillas recientemente construidas han sido utilizadas por los bañistas que en ellas pueden hacer los toilet cómodamente, pero falta allí algo que se hace más notable a la hora en que mayor cantidad de personas se encuentran en el baño y es la carencia absoluta de luz artificial.*

Con uno o dos focos eléctricos de regular potencia, se complementarían las comodidades y muchas personas que por sus ocupaciones no pueden ir de tarde a la isla lo harían de noche, dando mayor animación a un paraje hacia el cual el Consejo ha logrado interesar a una buena parte de la población». [78]

En cuanto a las obras que habíamos mencionado de reforzar el espigón de piedra de la pasarela, levantará fuertes críticas, al interrumpir prácticamente por completo la corriente del agua en esa zona del río: *«Para completar, sin embargo, las consecuencias desastrosas de un dragado tan ineficaz y hasta contraproducente, ha de agregarse ahora la tarea que se viene realizando desde un tiempo a esta parte, destinada a cegar el cauce del río a la altura de la Pasarela, elevándose la restinga que le servía de base hasta cortar totalmente la avenida natural de las aguas.*

---

[76] "La Época", Mercedes, 2 de setiembre de 1927
[77] "La Época", Mercedes, 18 de noviembre de 1927
[78] "La Época", Mercedes, 13 de diciembre de 1927



Calle abierta en la frondosidad de la isla, junto a plátanos y álamos que en ella se plantaron, luciendo a la derecha, las casillas que se habilitaron para uso de los bañistas

Indefectiblemente, el agua del río dejará de correr en toda la extensión comprendida entre la Pasarela y el extremo Oeste de la Isla, lo que significa ya en períodos normales, un estancamiento peligroso desde que la permanencia de buques en nuestro puerto, presupone que los desperdicios, basuras y suciedades de a bordo quedarán allí desde que no existirá la impulsión natural que ahora los arrastra aguas abajo, limpiando de su presencia ese brazo del río.

Otra amenaza, aún más inquietante e inminente, ha de deducirse de esa tarea poco meditada de cerrar el río a la altura referida.

Como se sabe, el caño colector de descarga desemboca a poca distancia del puerto, hacia el Oeste. Aún sin la existencia de ese obstáculo que ahora se opone a la corriente natural del río, en ocasión de producirse las llamadas "crecientes de abajo", se ha observado el desagradable espectáculo de una invasión de aguas inmundas, que se han sostenido en la extensión comprendida entre el puerto y la desembocadura del referido colector, hasta que el descenso del río las ha arrastrado en la dirección natural de su correntada momentáneamente contendida.

Imagínese, pues, lo que será una "creciente de abajo" sostenida, que inunde el puerto y la ribera del río hasta el Dacá, (que se prepara actualmente para un magnífico paseo costanero), cuando cegado el río en la Pasarela, el agua mansa deposite sobre la costa la linfa nauseabunda descargada por el caño colector». [79]

---

[79] "El Nacional", Mercedes, 19 de diciembre de 1927

Como ya hemos visto antes, desde que se construyó la pasarela, ubicada a muy baja altura sobre el nivel normal del río, había despertado varias criticas que incluso dieron motivo a que se planteara su eliminación, y ahora, con el reforzamiento del espigón de piedras, lógicamente que las mismas se acentuarían. Se buscaba con esta obra impedir el arrastre de arena rumbo al puerto de Mercedes, pero el bloquear completamente el pasaje del río despertaba muchas dudas en cuanto a si los efectos negativos que produciría, serían mucho mayores que los positivos.

La temporada veraniega del año 1928 transcurre sin mayores noticias, colocándose por parte de la Capitanía de la Aduana, *«postes de madera dura, pintados con flechas indicadoras que marcan la altura de las aguas en el radio para los bañistas»* [80] y casi como «broche de oro» de la misma, se realiza un espectáculo de fuegos artificiales organizado por las empresas «Luna Park» y «Parque Prunell», los cuales eran arrojados desde el banco de arena de la punta Este de la isla, ofreciendo un gran evento favorecido por lo pintoresco del río y el efecto que los fuegos hacían sobre el agua del río. [81]

Lejos de esta parte festiva, seguramente por estar muy próxima a Mercedes pero por su característica de isla, no pierde su condición de lugar bastante solitario, por lo que han sido varios los suicidios que en ella se produjeron a lo largo de las décadas, encontrando en la siguiente crónica, los detalles de la drástica determinación tomada por un individuo en el año 1929: *«Anoche, siendo las 23,30 horas, el empleado de servicio en el Resguardo de la Aduana Sr. Francisco Risso, oyó una detonación de arma de fuego que partía de la isla del Puerto, lado Norte, en dirección a la casilla existente en la misma.*

Inmediatamente se puso en movimiento el personal de servicio trasladándose hacia el lugar de donde había partido la detonación, el Inspector de Resguardo Sr. Gutiérrez, el oficial 2do. Sr. Dicón, el Patrón de Falúa Sr. Leites y el marinero Brotons.

Los citados funcionarios después de una detenida y prolongada búsqueda no pudieron dar con el autor del disparo ni conocer la causa, ni el origen del mismo. Se disponían a regresar a la repartición, cuando de pronto les llamó la atención un bulto que iba aguas abajo. Entonces se dirigieron en una lancha tras el sospechoso bulto, al que lograron alcanzar en la parte de abajo de la isla y que resultó ser un saco de hombre, de color gris a rayas negras.

A su regreso con la cooperación policial de facción en las inmediaciones, se estableció un servicio de vigilancia en la pasarela.

Serían las 2,30 horas de la mañana cuando la guardia notó que, por la pasarela, del interior de la isla en dirección a la Rambla, venía un hombre, al que detuvo de inmediato.

Interrogado éste dijo llamarse Omar Fernández y no haber sentido la detonación por encontrarse durmiendo, pues el día anterior había llegado de Fray Bentos en busca de trabajo. Pensaba emplearse en la Confitería Méndez y sus recursos no le permitían pagarse una cama en la fonda, con lo cual explicaba su estada a esa hora en la Isla. Fernández fue detenido y conducido más tarde a la 1ª. Sección.

Prosiguiendo sus averiguaciones, las autoridades aduaneras pensaban que el saco encontrado podía ser de algún conocido que al atravesar el río lo hubiera perdido, entonces lo hicieron exhibir por todas las casas y comercios de los alrededores, sin que nadie pudiera reconocerlo ni dar noticias de quien podía ser el dueño. Esta mañana enseguida de llegar al servicio y enterarse de los ocurrido, el empleado Sr. Olasagasti, manifestó que le parecía que el citado saco pertenecía al Sr. Hafliger, oriental, soltero y de 50 años de edad.

Llamado para averiguaciones el Sr. Emilio Brossard, sobrino de la víctima, confirma minutos después que en efecto esa prenda de vestir pertenecía a su tío, el cual la noche antes salió como de costumbre sin que se le notara nada de anormal. Expresó además el Sr. Brossard, que su tío no era tomador y que de vez en cuando se entretenía jugando alguna partida de cartas. Minutos después, el mismo Sr. Brossard, con el objeto de poder encontrar en su domicilio algún indicio que pudiera servir para el esclarecimiento del asunto, llegó hasta su casa volviendo poco después con una carta dejada por Hafliger que fue entregada a la justicia.

Deduciendo las autoridades aduaneras que a Hafliger le había pasado algo malo, procedió a hacer en la isla nuevas investigaciones, encontrándose poco después con los tiradores que usaba, no ocurriendo lo mismo con las demás piezas de vestir, pues el cadáver se encontró completamente desnudo, que se supone que debido al crecimiento del río se hayan ido aguas abajo.

Por fin después de una laboriosa tarea de grampín, se logró extraer el cadáver del río, como así mismo el revolver con que puso fin a sus días descerrajándose un tiro en la sien derecha.

[80] "La Voz de Soriano", Mercedes, 18 de enero de 1928
[81] "El Día", Mercedes, 9 de marzo de 1928

Terminada la tarea, se dio cuenta de lo ocurrido a las autoridades judiciales y policiales, las que procedieron enseguida a las diligencias y disposiciones requeridas por el suceso. El cadáver fue entregado a sus deudos». [82]

Trágico relato con algunos aspectos un tanto llamativos, pero que en definitiva nos marca otro perfil, en este caso para nada feliz, de la historia de esta isla tan ligada a nuestra ciudad.

Para la temporada veraniega 1929-1930 se anuncia una innovación en la isla como lo es la fijación de una zona para baños mixtos[83], recordando que hasta ahora se diferenciaban en zona para baños de hombres y otras de mujeres.

Para el mes de noviembre de 1929 se anuncia que: *«el Consejo Departamental ha resuelto destinar para zona de baños mixtos el siguiente radio: la parte Norte de la isla del Puerto, desde su extremo Este hasta un paraje que coincida con la prolongación de la calle Buenos Aires* (hoy Dr. Ricardo Braceras)*. Es la primera vez que en Mercedes se implantan baños mixtos»*.[84]

Será entonces en un sitio sumamente acotado (no más de una cuadra) de la «Isla del Puerto», lugar tan cercano como discreto de Mercedes, que nuestra ciudad dará ese paso fundamental que hoy lo vemos natural pero que en aquellos años significaba adoptar una conducta social nueva como lo era permitir que hombres y mujeres se bañaran en el mismo lugar.



La primera zona destinada para baños mixtos en Mercedes fue en el 1929 y se ubicó justamente a la derecha de la pasarela, pero en la parte norte de la isla (opuesta a la que se observa), apreciándose dentro del follaje la existencia de una construcción que brindaba las comodidades necesarias para esa zona en la época estival.

Comenzaba así un nuevo verano y varias familias rápidamente se encargaban de reservar su lugar en las instalaciones balnearias ubicadas en la isla: *«Damos a continuación la nómina de personas abonadas al servicio de casillas de baños, que se inaugurará el 15 del corriente en las playas de la Isla: Tomás Bruce y flia., Dr. Salvador Milans y flia., Eduardo Machiavello y flia., Dr. Julio César De Gregorio, Srtas. Detomasi, Elisa H. de González, Zelmira Herrera Sunhary, Sarita Albín, Irisarri Meyer, familia Bogliaccini»*

[82] "La Voz de Soriano", Mercedes, 19 de marzo de 1929
[83] "El Día", Mercedes, 23 de noviembre de 1929
[84] "El Radical", Mercedes, 25 de noviembre de 1929

[85], como también el gobierno municipal se encargaba de publicar el reglamento que regiría esta actividad, rescatando seguidamente algunos de sus principales artículos:
«Artículo 2° - El traje obligatorio para bañistas será de pantalón y blusa o mameluco con pollerín. El mameluco sin pollerín podrá ser usado únicamente por menores de 14 años.
Artículo 4° - Son obligaciones del bañista:

a) *Observar higiene y cuidado en la casilla, de las cuales es responsable durante el tiempo que en ella permanezca.*
b) *No alterar el orden, ni faltar a la moral y la decencia, ya sea por medio de gestos o de palabras.*
c) *Conservar cerrada la puerta de la casilla durante el cambio de prendas.*
d) *No desprenderse ni quitarse el traje de baño fuera de las casillas.*
e) *No transitar en forma que pueda afectar las buenas costumbres.*
f) *No alejarse de la costa, para evitar accidentes.*

Artículo 7° - Los particulares que deseen colocar carpas dentro de la zona establecida para las de alquiler, deberán entregar aquellas, previo recibo, al cuidado de los respectivos concesionarios, los que deberán conservarlas en perfecto estado, por cuyo servicio éstos podrán cobrar un precio no mayor de $ 5.
Artículo 8° - Las casillas y carpas destinadas a los baños, tendrán cada una en su interior lo siguiente: un banco o dos sillas, perchas en número suficiente y una regadora. Además, las casillas tendrán pisos de madera.
Artículo 19° - Queda absolutamente prohibido encender fuego en las playas.
Artículo 21° - Se prohíbe entrar a la zona de baños con animales» [86]
Sobre este último artículo, que hasta el día de hoy sigue dando inconvenientes cuando se llevan perros a las zonas del río destinada a baños, rescatamos el siguiente párrafo de un artículo periodístico publicado hace casi 100 años: *«Cómodos y poco escrupulosos señores se van diariamente con su par de perros a sumergirlos en las benéficas aguas, no sé si por prescripción veterinaria o simplemente para matarle las pulgas. Es el caso que uno está tranquilamente gozando de las delicias del fresco líquido, cuando siente bufar a su lado un peludo policía o un lanudo ovejero, y cuando al salir del agua vamos a procurar nuestra ropa, no es difícil encontrar sobre alguna pieza arrebatada por el viento, tendido cómodamente a alguno de los nombrados cuadrúpedos. Si mi memoria me es fiel existe una disposición policial que prohíbe pasar con perros a la isla. Solo falta hacerla cumplir».* [87]
También la creación de una zona de baños mixtas provocará como es lógico de pensar, ciertas inquietudes que buscarán un horario exclusivo para quienes podían pagar y por ende, utilizar las casillas y otro para quienes no podían acceder a ese servicio, promoviendo que las playas gratis fueran habilitadas entre las horas 6 y 8, por cierto, horario poco apetecible para darse un baño: *«Uno va a la isla, alquila su casilla y luego se encuentra que en los bancos se desnudan tranquilamente, dando pésimo ejemplo de cultura, unos cuantos guarangos que provocan fácilmente el alejamiento de quienes queremos estar con alguna comodidad.*
Y estos guarangos, no son obreros, no, son los atorrantes de siempre que toman aquello como cosa propia, provocando como ya lo he dicho, que la gente decente termine por abandonar el campo.
El Consejo debe señalar como horas de baños gratuitos las de la mañana, entre las 6 y las 8 horas y de tarde exigir lisa y llanamente el uso de la casilla y del traje de baño». [88]
Otros, agudizaban el ingenio para «recrear el ojo», pero tampoco lograrán pasar desapercibidos: *«Ayer de mañana se observó en el balneario de la Isla una rara disposición con respecto al público que se estaciona en los baños mixtos.*
No bien las barras avizoras de ondinas se detenían frente al espacio dedicado a esos baños, un policía les daba la imperiosa orden de circular.
Como es lógico, de tal ordenanza se deduce que no es malo mirar a los bañistas, sino mirarlas parados.
Un hincha de determinada ondina, no conforme como es lógico, con que se le privase del placer de contemplarla, solucionó el inconveniente haciendo "footing" alrededor de la casilla próxima, con lo que, circulando, no dejó, sin embargo, de halagar la vista con el bello espectáculo ofrecido a sus ojos golosos...».[89]

---

[85] "El Radical", Mercedes, 11 de diciembre de 1929
[86] "El Día", Mercedes, 14 de diciembre de 1929
[87] "La Época", Mercedes, 16 de diciembre de 1927
[88] "El Pueblo", Mercedes, 19 de diciembre de 1929
[89] "El Nacional", Mercedes, 28 de diciembre de 1931

Pero pese a esos inconvenientes, la temporada se mostraba prometedora y nuevos contratistas se prestaban a brindar servicios a quienes concurrieran a la isla especificando en la prensa los costos y características de los mismos: *«El Consejo autoriza al Sr. Emilio Haller para instalar un kiosco en la Isla del Puerto para vender bebidas sin alcohol durante la temporada de baños, debiendo emplear para el expendio de las bebidas, las pajitas y vasos de papel higiénico. Por otra parte, Don Pascual Gioia solicita se la indique la ubicación de las casillas para bañistas, como así mismo la tarifa que se aplicará, informando el Consejo que la misma será de 10 centésimos la hora para las personas mayores y de 5 centésimos la hora para los menores de doce años.*
El Sr. Gioia además pondrá a disposición de los bañistas, 5 embarcaciones que tiene amarradas junto a la pasarela, las cuales ha fabricado en su astillero de la calle Colón, donde también confeccionó las casillas de baños. Los bañistas podrán darse el gusto de cantar "Violeta" y "Pícolo Navío" al son cadencioso de los remos». [90]
Don Pascual Gioia instaló 36 casillas de baño, hamacas paraguayas y 12 botes para paseo, demostrando tal esmero en la prestación de sus servicios que inclusive él mismo y a la vista del público, procedía a desinfectar las mallas de baño sumergiéndolas en un líquido especial a tales efectos, generando que la prensa misma lo comparara con el pionero Francisco Piria y vaticinando que si Gioia seguía en ese camino, la isla con el paso del tiempo pasaría a llamarse «Gioiápolis».[91]
También la Liga Juvenil solicita autorización para realizar un festival en aquel paraje, el cual se desarrollaría entre el 24 de diciembre de 1929 y el 6 de enero de 1930, autorizándosele para realizarlo en la rotonda de álamos que existía en la Isla del Puerto frente al Muelle Comercio[92], zona del actual Parador Municipal.
Dentro de la programación que se anunciaba para dicho festival, se destacaba lo siguiente: *«Se inaugurará el día 25 a las 6,30 horas de la tarde, con un reparto de juguetes y caramelos a los niños del Asilo Chopitea especialmente invitados.*
Habrá bazares-rifa y kiosco atendidos por señoritas de nuestra sociedad más distinguida.
En otros kioscos se servirán copas de leche, por niñas vestidas de holandesas y se rifará una gran torta sorpresa, regalada por la Confitería Zefferino.
La Banda del Batallón 2° de Infantería, cedida por el coronel Sandoval, amenizará la fiesta.
Pero el verdadero clú (sic) *de esta fiesta serán los números de baile.*
Se bailará el Pericón Nacional, por parejas vestidas a la vieja usanza criolla formadas por las señoritas Marita Moreira, Aurora y Blanca Costa Leonard, Pochocha Ubillos, Hortensia Braceras y Sarita Irigaray, y los jóvenes Ricardo Mela, Manuel Diéguez, Juan Ramón Rivas, Eduardo Bellini, N. Ruiz y Alfredo Moreira.
Después del Pericón se bailarán "rancheras" y también el vals americano, etc.
El bello marco que ofrecerá la rotonda de álamos de la Isla del Puerto, será un atractivo más para esta simpática fiesta, que promete alcanzar un resonante éxito, costando la entrada 50 centésimos.
Por la tarde, habrá una lancha para hacer breves excursiones por el río». [93]
También se destacaron en aquella festividad de fines de 1929 y principios de 1930 *«la niñita María Elena Martorano que se nos reveló una "pequeña grande" cantante; a Gogó Costa Fynn, el "gauchito" de buena voz, y luego el conjunto de pequeñas "paisanitas" que nos deleitaron con el "cielito".*
Integraban el cuadro las niñas Edelma Marozzi, Elsa Elvira Delissague, Dora Villalba, Irma Labadie, María Larreira e Irma Navia.
Luego le tocó a la señorita Lolita Barbat Garmendia quien recitó la bella poesía "La Reja", cosechando aplausos nutridos; más tarde Blanquita Costa Leonard que una vez más nos encantó con su voz y con su gentil porte y para finalizar el magnífico conjunto de guitarras que se hace acreedor a una amplia felicitación».[94]
Llegado al año 1931, nuevamente Pascual Gioia está presente en la isla, inaugurando su kiosco «Rodelus»[95] con un espectáculo bailable que fue apreciado por numerosa concurrencia, pero la que no lograba tener la asistencia que se deseaba eran las playas, siendo bastante reticente nuestra sociedad

[90] "El Día", Mercedes, 7 de diciembre de 1929
[91] "El Nacional", Mercedes, 5 de enero de 1931
[92] "El Día", Mercedes 14 de diciembre de 1929
[93] "El Día", Mercedes, 21 de diciembre de 1929
[94] "El Pueblo", Mercedes, 7 de enero de 1930
[95] "El Pueblo", Mercedes, 15 de diciembre de 1931

para concurrir a ellas, y si observamos la instalación de los baños mixtos y la disminución que se le dio a la zona destinada a baños de damas, encontraremos posiblemente allí la explicación, dado que estos cambios no resultaron muy convincentes, principalmente para el público femenino, incomodadas muchas veces por mirones que no las dejaban disfrutar plenamente tranquilas: *«Las bañistas propiamente dicho brillan por su ausencia. La mujer mercedaria no ha sabido hacer de aquel privilegiado lugar un nuevo marco al lucimiento de su belleza, de su gracia, de su distinción. Aunque parezca mentira vive todavía en nuestras casas mucho espíritu viejo, mucho temor al "que dirán" como si estos prejuicios que otrora señalaron normas a la sociedad, tuvieran algo que hacer ahora, en estos tiempos donde todo es convencional y tolerante, por haberlo así impuesto la civilización en su avance incontenible».* [96]

La isla, como zona de paseo y esparcimiento, y con algunos matices como zona de playa, se va instalando definitivamente para los ciudadanos de Mercedes, llevando incluso a que se estableciera un servicio de autobús con destino en ese punto a cargo de la empresa del Sr. Américo Pintos. [97] El recorrido establecido para llevar la gente al balneario de la isla era el siguiente: *«Sube por 25 de Mayo* (hoy Eduardo Víctor Haedo) *y baja por Colon, por la mañana; de tarde a las 4 recorre Artigas, Florencio Sánchez, Lavalleja y Florida* (hoy Manuel de Castro y Careaga)*»*[98]

En cuanto al balneario en la isla, recordemos que el Club de Remeros había arrendado desde años atrás, una chata balnearia que ponía al servicio de sus socios, hasta que, a principios de noviembre del año 1932, se anuncia que había encargado la *«inmediata construcción de una amplia y cómoda balsa de 11 metros de largo por 5,50 metros de ancho en la cual comenzará a funcionar la Escuela de Natación»*[99], la cual inaugura el 11 de diciembre de 1932.[100]



Año 1934 - Primitiva chata balnearia inaugurada en 1932 por el Club de Remeros Mercedes
De izq. a der.: De pie: no identificado, idem, Dr. Uruguay Regules y Evaristo Campanella
Sentados de izq. a der.: Emilio López Esponda, Yamandú Guelfi, Albita "Ñata" Manzi y Chinchula Seuánez

Referido al Club de Remeros Mercedes, en el año 1932 se planteaban la necesidad de contar con sede propia y surgía como primer propuesta la construcción en el sitio en donde en aquellos años se ubicaban los kioscos de Ritorni y Prunell en el centro de la rambla, moción que no tuvo andamiento a nivel del

[96] "El Pueblo", Mercedes, 6 de enero de 1932
[97] "La Voz de Soriano", Mercedes, 22 de enero de 1932
[98] "El Pueblo", Mercedes, 26 de enero de 1932
[99] "La Reforma", Mercedes, 8 de noviembre de 1932
[100] "La Época", Mercedes, 12 de diciembre de 1932

gobierno departamental, el que con clara visión de futuro, no aceptaría que en ese lugar se levantara un edificio que terminaría estropeando la rambla que se proyectaba y la vista que el río ofrecía.
Posteriormente surgió la idea de levantarlo en el terreno en donde su ubicaba la Jabonería Zamora que fue en el cual en definitiva se cristalizó la idea, pese a que, en aquel momento, algunos no veían en ese sitio una buena opción para el club: *«nunca ese edificio tendrá por base el terreno maloliente, si así puede decirse, de la jabonería. Si tal cosa ocurriera, el Club de Remeros habrá muerto al nacer»*. [101]



JABONERIA ZAMORA, LUGAR EN DONDE SE TERMINÓ INSTALANDO EL CLUB DE REMEROS MERCEDES, PREVALECIENDO ESTA IDEA SOBRE LA DE INSTALARLO EN LA PUNTA ESTE DE LA ISLA DEL PUERTO

Pero también en aquel momento, fue impulsada la idea de levantar la sede del Club de Remeros en la punta Este de la Isla del Puerto, siendo la prensa de la época el escenario en donde las distintas opiniones fundamentaban su idea sobre el lugar propuesto para construir la sede, rescatando seguidamente una carta firmada por «Varios Remeros»: *«En "El Día" local de fecha 26 del corriente he leído un artículo firmado por Ossal, en donde este Sr. opina que la mejor ubicación para levantar el edificio del Club de Remeros es la punta de la isla que da casi frente a la calle Sarandí* (hoy 28 de Febrero)*, creo firmemente que entre los partidarios de la jabonería y los de la ribera del río, Ossal es el más acertado. Los que hayan contemplado todo nuestro río y rambla, tendrán por fuerza que opinar a favor de lo que dice este señor en "El Día" local. Apoyado amigo Ossal y adelanto que aquí estamos varios remeros dispuestos a luchar por su iniciativa. Nada de jabonería ni de ribera. ¡El futuro edificio del Club de Remeros debe de construirse en la punta de la isla! Varios remeros».*[102]
Y esta idea comenzaría a tener adeptos, incluso de quienes en un principio había apoyado la idea de la Jabonería Zamora: *«Nosotros, ahora desposeídos de tendencia alguna, que anteriormente defendíamos la zona de la jabonería Zamora para la ubicación del club, nos adherimos a la idea de ubicarlo en la isla. En la ribera de la rambla, el Club rompería la estética de nuestro magnífico paseo. En la jabonería, no se debe levantar nada, al contrario, cuando el municipio tenga dinero, se debe expropiar ese terreno para la continuación de la rambla.*

[101] "El Pueblo", Mercedes, 13 de mayo de 1932
[102] "El Pueblo", Mercedes, 1 de junio de 1932

Así llegamos a estar de acuerdo con Ossal y con todos los remeros que han dado su opinión a favor de la isla, ya que reúne las condiciones necesarias. ¿Playas de baños? Insuperables y naturales las ofrece la isla. ¿Terreno para bar? La isla nos ofrece de sobra ¿Terreno para otros deportes? Canchas de básquet ball, tenis, bochas, etc. pues la isla nos ofrece terrenos para eso y hasta para carreras de bicicleta.
De que la isla es un banco de arena, eso queda para los técnicos y no para "jabonero".
Quedamos Sr. Director convencidos de que la isla es el mejor lugar y aprovechamos para felicitar a Ossal por su indiscutible buen gusto. Ex jaboneros».[103]
Evidentemente que, ante esa idea, quienes no la compartían haría sentir también su opinión por medio de la prensa e inclusive, en la inundación que se produciría en mayo de 1932 tendrían a su mejor aliado: *«Sr. Director de "La Época": Le estimaré si por sus múltiples medios informativos consigue dar con el paradero de Ossal, le recomiende se dé una vueltita por la Rambla para observar en estos momentos, que bien quedaría el edificio para el Club de Remeros en la punta de la Isla del Puerto. ¡Cómo lucirían las hermosas canchas de Básquet Ball, Tenis, Bochas, etc. ¡Apenas si tiene medio metro de agua que la cubre! Como nos divertiríamos en reñidos partidos, riéndonos de los que esperan que se descubra la pasarela para venir a molestarnos. No se olvide, trate de dar con Ossal y llévelo por la Isla. Lo saluda muy atte. Ranita».*[104]
Finalmente, el viernes 29 de julio de 1932 se realizó en el Centro Comercial una asamblea para resolver sobre el sitio en el que se levantaría la sede del club, y luego de discutir los distintos proyectos, se resolvió adquirir los terrenos de la Jabonería Zamora por una votación de 48 a favor y 12 en contra.[105]
Hoy la idea de instalar el club en la isla nos podrá parecer descabellada, pero debemos pensar que en aquellos años estaba todo por hacer, no tenían una serie de situaciones o hechos consumados como sí los tenemos ahora y que nos marcan que, entre la Jabonería y la Isla, quizás o sin quizás, haya sido la ubicación de la primera la decisión más conveniente. Pensemos que en aquellos años existió una cancha de básquet en lo que hoy es la zona de la playa «El Raviol», o que incluso, el Club Sportivo Mercedes, solicitó y se le concedió, la autorización para instalar una cancha de este mismo deporte en el año 1917, en el extremo Oeste de la incipiente rambla que se venía dibujando en ese año.



CANCHA DE BASKET EN LA COSTA DE MERCEDES Y FRENTE A LA PUNTA ESTE DE LA ISLA DEL PUERTO

Volviendo a la Isla del Puerto, recordemos que en enero de 1926 el gobierno nacional la había pasado a dominio del gobierno municipal, y desde ese momento, año tras años se hacían mejoras para dotarla de

[103] "La Voz de Soriano", Mercedes, 4 de junio de 1932
[104] "La Época", Mercedes, 31 de mayo de 1932
[105] "La Voz de Soriano", Mercedes, 1 de agosto de 1932

distintas comodidades, siendo en el año 1933 que la Intendencia y cuando el cargo de jefe comunal era ejercido por el Procurador Raúl Viera (1933-1938) encara la construcción de un gran kiosco con servicio de bar, contando con 56 metros de largo, 8 de ancho y 12 en las cabeceras, disponiéndose así mismo un espacio de la playa para los niños de la Escuela al Aire Libre y otro para solamente señoras. [106]



NIÑOS DE LA ESCUELA AL AIRE LIBRE, EN LA PLAYA DE LA ISLA DEL PUERTO, OBSERVÁNDOSE DETRÁS, LOS PALOS CON CUERDAS QUE SE TENDÍAN PARA DELIMITAR LAS ZONAS DE BAÑOS

También se comenta y más bien se critica por parte de la prensa, la existencia de una guardia policial que no permitía pasear en malla de baños ni siquiera a los niños, obligando el uso de una bata, insinuándose que tal control obedecía a la influencia de la «malicia clerical» que veía inmoralidad en los trajes de baño.[107]

Las temporadas veraniegas se van sucediendo y es allí donde más preponderancia toma la «Isla del Puerto», convertida ya en zona de esparcimiento y baños, sucediéndose los contratistas que asumían la explotación de los servicios que allí se podían ofrecer, encontrando que para el año 1934, será la Empresa de Benjamín Olivera Gómez la encargada del servicio de playas, mientras que la firma Vera y Delgado tomaba a su cargo el parador municipal. [108]

Por otro lado, se felicitaba al Sr. J. A. Magariños Pittaluga, quien en la isla estaba enseñando a los jóvenes a nadar[109], como también se anunciaba que el Círculo de Ajedrez inauguraría el domingo 13 de enero de 1935 un local en la isla al cual se le dotaría de luz eléctrica para poder jugar partidas en horas de la noche. [110]

Corre así el verano de 1935 cuando debido a las precipitaciones, el río amenaza con inundarse, y previendo que ello ocurra, se resuelve retirar los bancos que habían ubicados en la pasarela para los paseantes, en donde se podía disfrutar de una fresca brisa en las noches calurosas del verano.

La inundación no pasó de amenaza y llegó el otoño sin que los bancos fueran repuestos a su lugar, y si bien era lógico que en el invierno se los guardara, se denuncia en la prensa que las trabas con las que se los aseguraban a la pasarela, eran una verdadera trampa: *«Los bancos estaban asegurados con ocho o diez soportes de hierro y quedaron allí, como una trampa para lastimar los pies y romper el calzado de las*

[106] "El Día", Mercedes, 18 de diciembre de 1933
[107] "El Radical", Mercedes, 6 de febrero de 1934
[108] "La Voz de Soriano", Mercedes, 22 de diciembre de 1934
[109] "La Época, Mercedes, 19 de enero de 1935
[110] "La Época", Mercedes, 10 de enero de 1935

personas que crucen la pasarela. No creemos que se les dejará hasta el verano. Cuando menos, debía recurrirse a un cartel de alarma para que el público los pueda esquivar. Siempre que quienes deben retirarlos, no tengan hecho un "arreglo" con los zapateros». [111]



VISTA DE LA PASARELA, SIN LOS CLÁSICOS BANCOS EN SU ZONA CENTRAL

Intendencia Municipal

Llamado a licitación para el Kiosco de la Isla del Puerto

Decreta:

1.o — Llámase a licitación pública hasta el día 27 del corriente a las 10 horas, para la contratación de los servicios de baar y sus anexos en el Kiosco, de casillas para bañistas y de botes de alquiler en la Isla del Puerto, por el término qe la temporada veraniega 1935 - 1936, con arreglo al pliego de condiciones.

2.o — Las propue tas deberán ser presentadas ante la Oficina de Adquisiciones, donde se encuentra el pliego de condiciones a disposición de los interesados, bajo sobre cerrado y lacrado hasta el día y hora fijados en que serán abiertas en presencia de los interesados que concurran. Estas propuestas deberán venir en el sellado correspondiente y ser entregadas dentro del hor.rio hábil de oficina.

La Secretaria

EL DIA, 16/11/1935

Para fines de 1935 se vuelve a llamar a licitación, tal como luce el aviso adjunto, y quien resulta ganador de la misma es el Sr. Antonio Osimani, propietario del Hotel Universal que se ubicaba en la esquina de las actuales calles 28 de Febrero y Pbro. Manuel de Castro y Careaga, despertando la ilusión en la población de contar con un buen servicio: *«El Sr. Osimani es un experto en esta clase de negocios, con gran competencia y experiencia y si se propone hacer un buen servicio en el Kiosco, podrá hacerlo en mejores condiciones que nadie»*. [112]

Por otro lado, la Intendencia le compra al Sra. Pascual Gioia las casillas para los bañistas y en los primeros días de diciembre, procede a su instalación en la isla,[113] aunque un par de años después, y concretamente en el año 1937, la Intendencia manda construir nuevas casillas pero de loneta, con sombrilla e individuales, informando la prensa de la siguiente manera: *«Como serán movibles, podrán ser retiradas en caso de una crecida del río y serán más higiénicas que las anteriores de madera y paja, pues pueden ser lavadas.*

También en el kiosco se harán reformas y se instalará un frigidaire para el servicio de bar.

Se repondrán en las pérgolas que se formaron con los restos de antiguos kioscos que las aguas destrozaron, las plantas de Santa Rita y enredaderas que destruyó la última crecida y se procederá a una limpieza general en toda la isla.

Para quitar el pastizal, en el que descollaba una exuberante cebadilla, se echaron a la isla unos treinta animales del corralón municipal, que deben haberse dado un hartazgo con tan nutritivo forraje.

Después se echarán ovinos.

[111] "La Época", Mercedes, 26 de abril de 1935
[112] "El Día", Mercedes, 29 de noviembre de 1935
[113] "La Época", Mercedes, 6 de diciembre de 1935

Don Jesús M. Vizcaíno prometió regalar a la Intendencia, cuando sea oportuno, unas 20 ovejas para que, triscando y comienzo el pasto, lo mantenga siempre a la altura conveniente, como se acostumbra en casi todos los grandes parques de Europa.

La oveja, que se amansa muy fácilmente, será un lindo motivo decorativo en el ambiente agreste de la isla, único en sus bellas características y más lo será en el año próximo cuando nazcan los corderitos…

La Isla del Puerto, que es un regalo de la naturaleza, debe conservarse así, como retiro apacible, lugar de descanso, sin jadear de motores ni estridencias de radio». [114]

Los animales que se había llevado a la isla para limpiar el pastizal eran unos 30 burros que *«pasaron tranquilamente costeando la pasarela con el agua hasta las rodillas y llegaron a la isla, donde se hicieron un atracón de cebadilla y otros jugosos pastos».*

En un artículo periodístico titulado *«No son tan burros…»*, se da cuenta que a las 5 de la tarde, hora en que comen su ración y sin que nadie los arreara, abandonaron la isla y volvieron al Corralón Municipal en busca de su diaria comida.

Al otro día fueron vueltos a la isla, pero estaba claro que *«lo del pasto verde lo tomaban como un aperitivo»*.

Con respecto al kiosco, un detalle que se reitera por aquellos años, es el interés porque en la isla y particularmente en el kiosco, no existieran ruidos molestos, siendo muy claras las expresiones que el concesionario del verano de 1938 Sr. Carlos Silva Guastavino, daba a la prensa: *«En el Kiosco no habrá jamás radio, ni orquesta típica, ni ventrílocuos, ni ninguna de esas diversiones que aterrorizan a la gente pacífica y de buen vivir»*. [115]

Por otro lado, la misma prensa expresaba en sus páginas el anhelo de que la tranquilidad de aquel paraje natural no se viera alterada: *«La Municipalidad hará muy bien en ofrecer a la población un paraje, verdadero regalo de la naturaleza, libre de estrépitos mecánicos, y así podremos decir ¡bah, me voy para la isla, donde puede descansar cuerpo y espíritu!*

Y hasta podríamos invitar a los amigos a visitar Mercedes, seguros de poderles ofrecer una zona blanca, en contacto con la naturaleza, libre de las agresiones del espíritu yanqui emanado del grosero Jazz y propalado insolentemente por radios, gramófonos y parlantes».[116]



Isla del Puerto

Kiosco Municipal

Minutas a toda hora y bebidas heladas a precios corrientes.

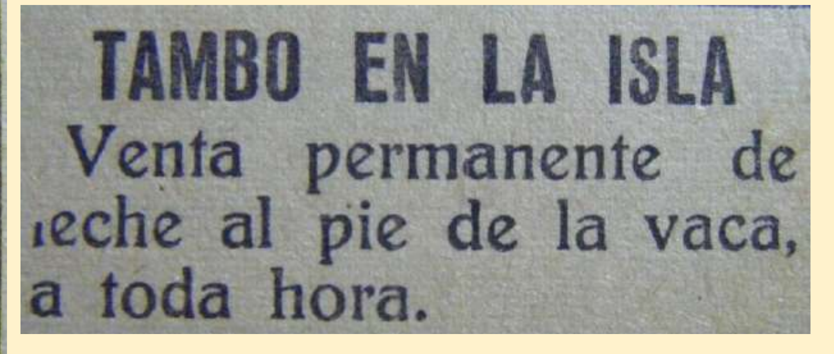
Parrillada completa $ 0.25

Chorizos a la criolla » 0.10

Servicio esmerado

Carlos Silva Guastavino

EL DIA, 13/01/1938



TAMBO EN LA ISLA

Venta permanente de leche al pie de la vaca, a toda hora.

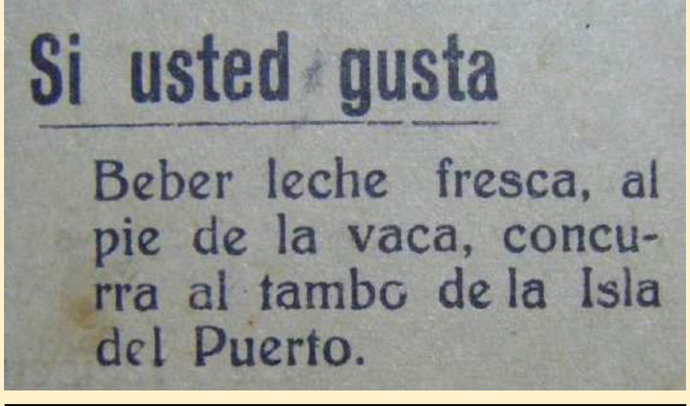
EL DIA, 15/01/1938

[114] "El Día", Mercedes, 10 de noviembre de 1937

[115] "El Día", Mercedes, 5 de enero de 1938

[116] "El Día", Mercedes, 20 de noviembre de 1937

El paseo era agradable, permitiendo no solo el contacto con la naturaleza a pocos pasos de la ciudad, sino que, además brindaba la posibilidad de un lugar fresco en las noches de verano, siendo la pasarela un lugar bastante concurrido y de allí que se solicitara que se pusieran más bancos en la parte ancha de la misma, donde por lo general había seis y en aquel verano de 1938 solo se habían colocado tres.[117]


Si usted gusta

Beber leche fresca, al pie de la vaca, concurra al tambo de la Isla del Puerto.

EL DIA, 23/12/1938

Pasan los años y se van sucediendo los concesionarios del kiosco como del tambo, figurando por ejemplo en el año 1941 el Sr. Horario Bachechi a cargo del primero y Laureano García Larrosa del segundo. [118]
En el año 1942, durante el «Gobierno de Facto» del General Arquitecto Alfredo Baldomir, el cargo de Intendente Interventor fue ocupado por el Ing. Carlos Alberto Molinari, quien encarga al Sr. Daniel Dufour, ayudado por el Sr. Carlos Iglesias, no solo el rellenado de los pozos existentes en las playas de la isla con arena, sino además, la atención de las mismas durante las horas de baño, siendo el Sr. Dufour un excelente nadador, procurándose además la formación de un cuerpo de guardianes.[119]
Será en el año 1946, en que aparecerá en la prensa el agradecimiento de los Sres. Enrique Bosch y Ángel Olivera a Daniel Dufour y Manuel Aguirre, por haberles salvado la vida en momento en que se estaban ahogando en la playa de la isla.[120]
Ya en el año 1943 y hasta el 1947, el cargo de Intendente sería ejercido por el Dr. Rogelio Sosa, quien llevó adelante dos obras importantes en la isla que hasta el día de hoy se conservan, o al menos existen, porque una de ellas está desde hace muchos años sumida en el abandono.
Por un lado, tenemos el edificio del parador, inaugurado el día 6 de enero de 1946 a las 21,30 horas, de acuerdo al siguiente detalle: *«Con un interesante acto será inaugurado oficialmente el moderno y confortable kiosco que ha construido la Intendencia Municipal en la Isla del Puerto, para el servicio de bar y restaurant. Esta ceremonia será amenizada por la Banda Giuseppe Verdi y se procederá a la quema de varios fuegos artificiales»*. [121]
La concurrencia a este evento habría superado las 3000 personas de acuerdo a las crónicas de la época y la concesión para la explotación del novel kiosco, fue otorgada al Sr. Edelmiro Prunell.
Un detalle a tener en cuenta es que inicialmente solo se construyó el local para kiosco, surgiendo rápidamente la necesidad de que el mismo contara con cocina, por lo que, para fines del año 1947, se anuncia que se había aprobado el proyecto para *«la construcción de un local de cocina y servicios anexos en el kiosco de la Isla del Puerto».* [122]
En 1946 y como obra complementaria de las realizadas, se construye *«un muelle sobre la margen izquierda de la isla frente al kiosco»*[123], destinado a las pequeñas embarcaciones que llegaban hasta la isla.
La acción del hombre cada vez se hacía más notoria en la fisonomía de la isla, y muchas veces, la modificación del paisaje creado por la naturaleza, termina arrojando resultados negativos, siendo eso lo sucedido con la vegetación, dado que al ir eliminando el monte nativo para permitir el mejor tránsito de la gente, paulatinamente se la iba desprotegiendo de la acción del agua, la que comenzaba a erosionar y socavar fácilmente su terreno, siendo este hecho denunciado en el año 1946 mediante una nota firmada

---

[117] "El Día", Mercedes, 1 de febrero de 1938
[118] "El Día", Mercedes, 14 de noviembre de 1941
[119] "Acción", Mercedes, 29 de setiembre de 1942
[120] "El Radical", Mercedes, 17 de enero de 1946
[121] "El Radical", Mercedes, 4 de enero de 1946
[122] "Acción", Mercedes, 12 de noviembre de 1947
[123] Memoria del Municipio de Soriano, años 1943-1947

por *«Varios amigos de la isla»*: *«Es necesario gestionar ante el Ministerio de O. Públicas, que una de las dragas de su dependencia sea destinada a enarenar la costa que da sobre la playa misma, ya que con la erosión provocada por las lluvias y crecientes, ha ido desapareciendo ésta, dejando al descubierto las raíces de los árboles circundantes y subsuelo de tierra negra, que hace desmerecer la principal finalidad de dicho paseo».*

También solicitarán *«sacar o sustituir por los que corresponde, los palos que mucho tiempo antes, tuvieron una cuerda para seguridad de los bañistas* (se aprecian en la foto de los niños de la Escuela al Aire libre bañándose que se incluyó anteriormente en este trabajo) *y que hoy constituyen un ser peligro, ya que muchas veces, con los frecuentes repuntes del río, quedan semi sumergidos, conspirando contra la seguridad de los nadadores y embarcaciones que frecuentan la playa».*[124]



ARRIBA: IMAGEN DEL KIOSCO INAUGURADO EL 6 DE ENERO DE 1946
ABAJO: FOTO ACTUAL



[124] "Acción", Mercedes, 2 de marzo de 1946

El kiosco que la Intendencia había construido sería dado en arrendamiento al Sr. Francisco Fagalde.[125]
Otra obra que se inició en 1945 y culminó en 1946 fue *«la construcción de un embarcadero de botes en la Isla del Puerto y obras accesorias»*[126].
Este embarcadero hoy se encuentra en desuso y la vegetación avanzó sobre el mismo, pero un viejo malacate sigue allí a la orden, aunque ya sus servicios no son utilizados.



ANTIGUO MALACATE EN EL EMBARCADERO DE LA ISLA DEL PUERTO



LA RAMBLA CON SU VIEJA LUMINARIA Y AL FONDO, LA PASARELA Y LA ISLA DEL PUERTO

[125] "Acción", Mercedes, 11 de diciembre de 1947
[126] Memoria del Municipio de Soriano, años 1943-1947

BELVEDERE

La otra obra que se construyó en 1946 y que actualmente lamentablemente no luce de buena manera, dando una pobre imagen al final de la isla, es *«un belvedere de dos plantas con dos habitaciones, terraza, cocina, cuarto de baño, cuarto de servicio, con techo, entrepiso y cimientos de hormigón armado»*.[127]



EL AYER Y EL HOY DEL BELVEDERE EN LA PUNTA OESTE DE LA ISLA

[127] Memoria del Municipio de Soriano, años 1943-1947

Llamado "«Belvedere»[128], cuya definición según la Real Academia Española es: *«Mirador construido en un lugar destacado desde el que se puede contemplar el paisaje»*, obedeció a la idea de utilizarlo en forma turística, pero desde su nacimiento, esta edificación estuvo predestinada a no tener nunca un destaque importante, pese a lo atractivo de su apariencia.

La prensa de aquellos años ya manifestaba su oposición a esta obra, y si pensamos en que el caño colector del saneamiento se ubica a pocos metros río abajo del «Belvedere», rápidamente comprenderemos el porqué, a través de los años y de los distintos gobiernos municipales, no se ha logrado explotarlo de la mejor manera.

Muy gráfica resulta la prensa del año 1946, apenas esta obra se concretó: *«**Dinero mal empleado** - Con la solo excepción del señor Intendente Municipal, doctor Rogelio Sosa, que fue quien tuvo la peregrina ocurrencia de disponer la construcción de una casa para alquilar en la parte noroeste de la Isla del Puerto, todo el mundo opina que el dinero invertido en dicha obra, ha sido como vulgarmente se dice, tirar la plata.*

En efecto, el lugar elegido para levantar esta construcción, a pocos metros de donde termina el Caño Colector, es el menos indicado para el fin que se le quiso dar, que fue alquilarla, con carácter precario, o sea por número limitado de días como lugar de verano.

Solamente quien haya perdido completamente el sentido del olfato, podrá encontrar agradable veranear en un sitio de pestilencias inigualables, a causa, como ya lo decimos, de que a pocos metros de ese lugar termina el Caño Colector que, dicho sea de paso, no tiene cámara aséptica».[129]



ORIGINALMENTE, EL NOMBRE DE ESTE CHALET ESTABA INSCRIPTO EN LA PARED DEL MISMO, EN DETALLE A TENER EN CUENTA SI EN ALGÚN MOMENTO SE LO REFACCIONA

---

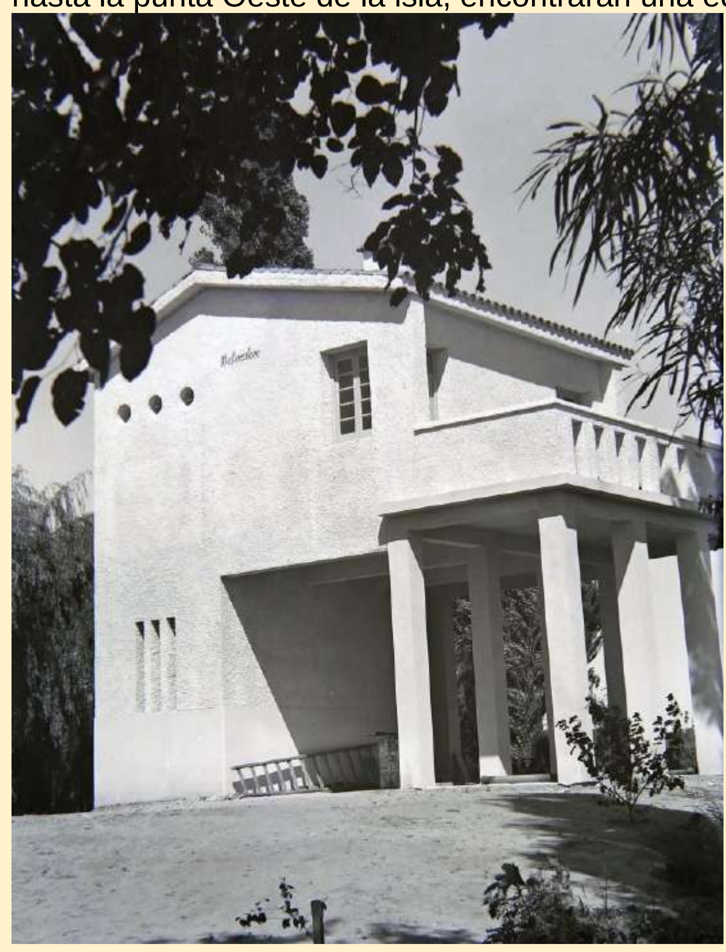
[128] Del italiano *belvedere*, y este de *bel* "bonito, hermoso" y *vedere* "ver". (https://dle.rae.es/belvedere)

[129] "Acción", Mercedes, 31 de julio de 1946

Como hemos dicho, no ha sido muy importante la actividad turística que se le ha dado, y si bien en algún momento se instrumentó su arriendo con ese fin, como por ejemplo, durante el gobierno municipal de Gustavo Lapaz Correa (1995-2005), durante muchos períodos fue destinado a uso privado del intendente de turno.

En el año 2013 se le colocaron rejas, debido a que *«en los últimos tiempos había sido destrozada y ensuciada por inadaptados»*, estudiándose también la posibilidad de instalar allí un telescopio, hecho que finalmente nunca sucedió.[130]

Hoy lamentablemente, su aspecto poco aporta al atractivo turístico de nuestra ciudad y quienes llegan hasta la punta Oeste de la isla, encontrarán una edificación sumida en el abandono.



ASPECTO ORIGINAL DEL BELVEDERE EN 1946



ASPECTO DEL BELVEDERE EN EL 2021

Regresando al año 1947 y concretamente el 22 de noviembre, será el club "El Surubí" el que inaugurará su local de la isla en hecho que traerá alguna controversia, dado que surgirá la opinión de quienes no estaban de acuerdo en que a un privado se le permitiese levantar allí una edificación. En aquel año "El Surubí" no contando aún con la sede que años después tendría en la esquina de las calles 19 de Abril y Avda. Asencio.

Para la inauguración se sirvió un almuerzo criollo para los socios y familia, *«contando el club con un barco y cuatro botes, que estarán a disposición de estos».*[131]

Un hito importante en la historia de la isla es la conformación en el año 1945 y cuando el intendente era el Dr. Rogelio Sosa, del grupo llamado «Amigos de la Isla», compuesto por vecinos que, en forma honoraria, trabajarían en pos de lograr mejoras en aquel lugar, tal como da cuenta el siguiente artículo: *«Un grupo de concurrentes a la Isla del Puerto, han constituido una comisión con el fin de recabar fondos para dotar de mejores comodidades a ese hermoso paseo.*

La comisión quedó integrada de la siguiente manera: Presidente Honorario Dr. Rogelio Sosa, Presidente: Abelardo Nava, Vice. Pte.: Ambrosio T. Petraglia, Secretario: César Guerra; Tesorero: Miguel A. Rodríguez Tellechea, Vocales: Washington A. Jover, Manuel Gioia, Vicente Friguliete, Alberto Martorano, Raúl Doval y Ángel Rubini.

---

130 "Crónicas", Mercedes, 30 de octubre de 2013

131 "Acción", Mercedes, 22 de noviembre de 1947

En una entrevista con el señor Intendente Dr. Rogelio Sosa, se le planteó la aspiración de la comisión que por el momento consiste en colocar mesas y bancos de portland, los que serían costeados por los concurrentes y otras personas que nunca niegan su concurso para las obras bien inspiradas». [132]



COMISION DIRECTIVA DE «AMIGOS DE LA ISLA»: PRESIDENTE: ABELARDO NAVA; MIEMBROS: AMBROSIO PETRAGLIA; CESAR GUERRA; MIGUEL RODRIGUEZ TELECHEA

De la conformación a la acción de esta comisión de vecinos no pasó mucho tiempo, ya que a mediados de ese mismo año 1945 se anunciaba que: *«luego de haber terminado una apreciable cantidad de mesas y bancos, han comenzado a embaldosar una acera que arrancando desde frente a la pasarela, se internará algunos centenares de metros en el paseo».* [133]



VEREDA CONSTRUIDA POR LOS «AMIGOS DE LA ISLA» PARA EL TRASLADO DESDE LA PASARELA HASTA EL KIOSCO, EN TIEMPOS EN QUE EL TRÁNSITO ERA EXCLUSIVAMENTE A PIE, SITUACIÓN QUE FUE MODIFICADA CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA PASARELA DE HORMIGÓN, LA CUAL DEMANDÓ LA CONSTRUCCIÓN DE CALLES PARA LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS

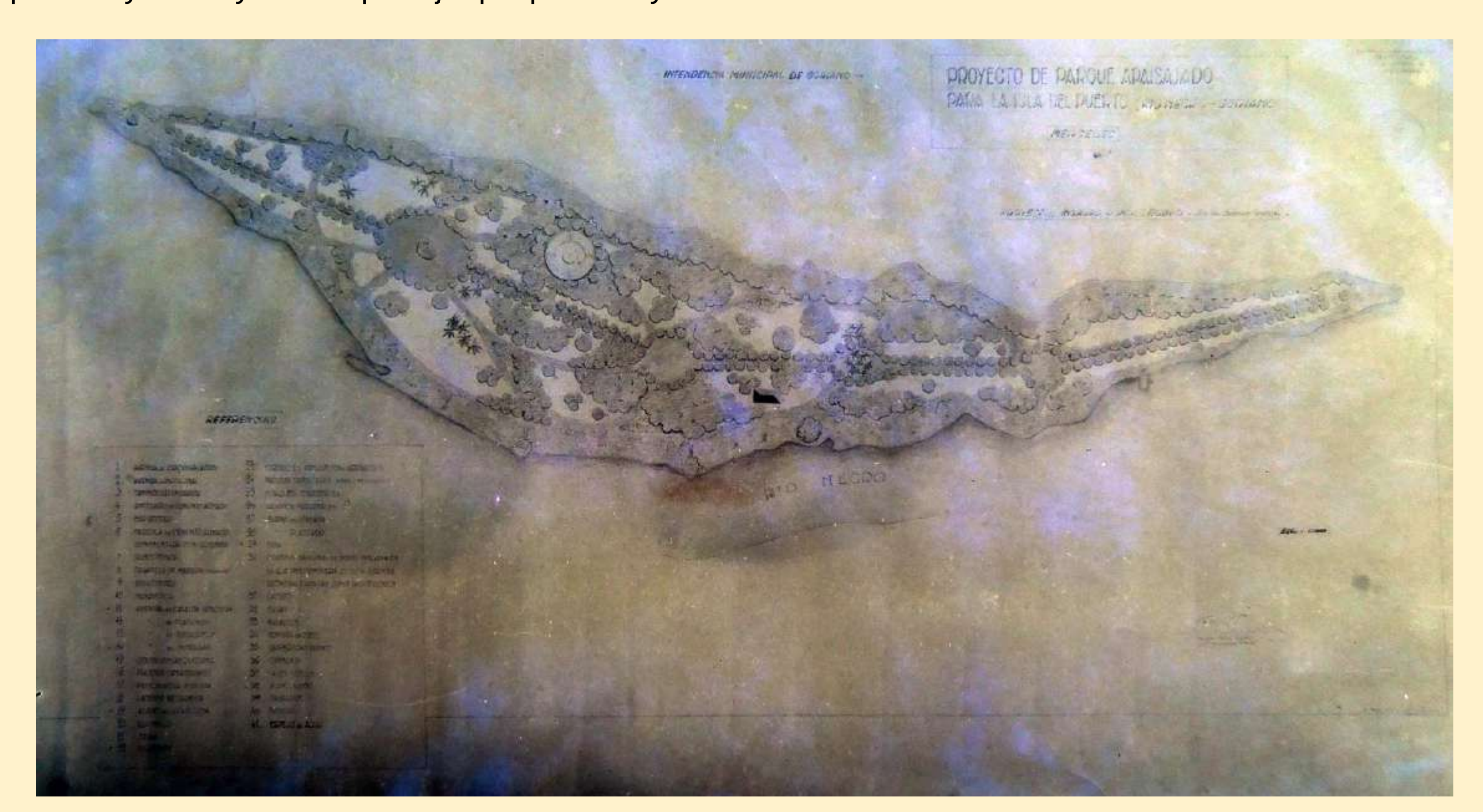
---

[132] "Acción", Mercedes, 6 de febrero de 1945
[133] "Acción", Mercedes, 27 de junio de 1945

Producto entonces del interés, organización y contribución de particulares, se instalan en la isla no solo banco y mesas de portland, sino también una pintoresca vereda que se internaba en ella, generando de esta manera que el gobierno municipal le prestara mayor atención a este paseo construyendo, tal como vimos anteriormente, un kiosco *«para que se pueda brindar un excelente servicio de bar y comidas»*[134], obra que para noviembre de 1945 se encontraba ya muy avanzada y se inauguraría en enero del siguiente año.

Debe comprenderse que el surgimiento de una comisión formada por vecinos de Mercedes que procuraban dotar de mayores comodidades a la isla respondía no solo a que era un concurrido lugar de paseo, sino que era el único balneario con que contaba la ciudad, con playas amplias y arenosas que permitían disfrutar de las frescas aguas del Río Negro en la época estival.

También surgió por el año 1946 un proyecto de repoblamiento forestal de la isla, el cual planteaba la diagramación de calles y rotondas bordeadas de árboles, en iniciativa que finalmente no se concretó de tal manera, pero evidenciando que si bien se había logrado limpiar de toda aquella vegetación que la hacía intransitable, aquella acción marcaba un déficit forestal que debía atenderse y tal como lo podemos apreciar hoy, en donde la falta de árboles es aún más notoria, el proceso de eliminación de la flora autóctona se complementó con la plantación de especies exóticas, abundando hoy en relación a la primera y destruyendo el paisaje que primaria y naturalmente mostraba esta isla.



PROYECTO DE REPOBLAMIENTO FORESTAL DE LA «ISLA DEL PUERTO» DEL AÑO 1946

PASARELA DE HORMIGÓN

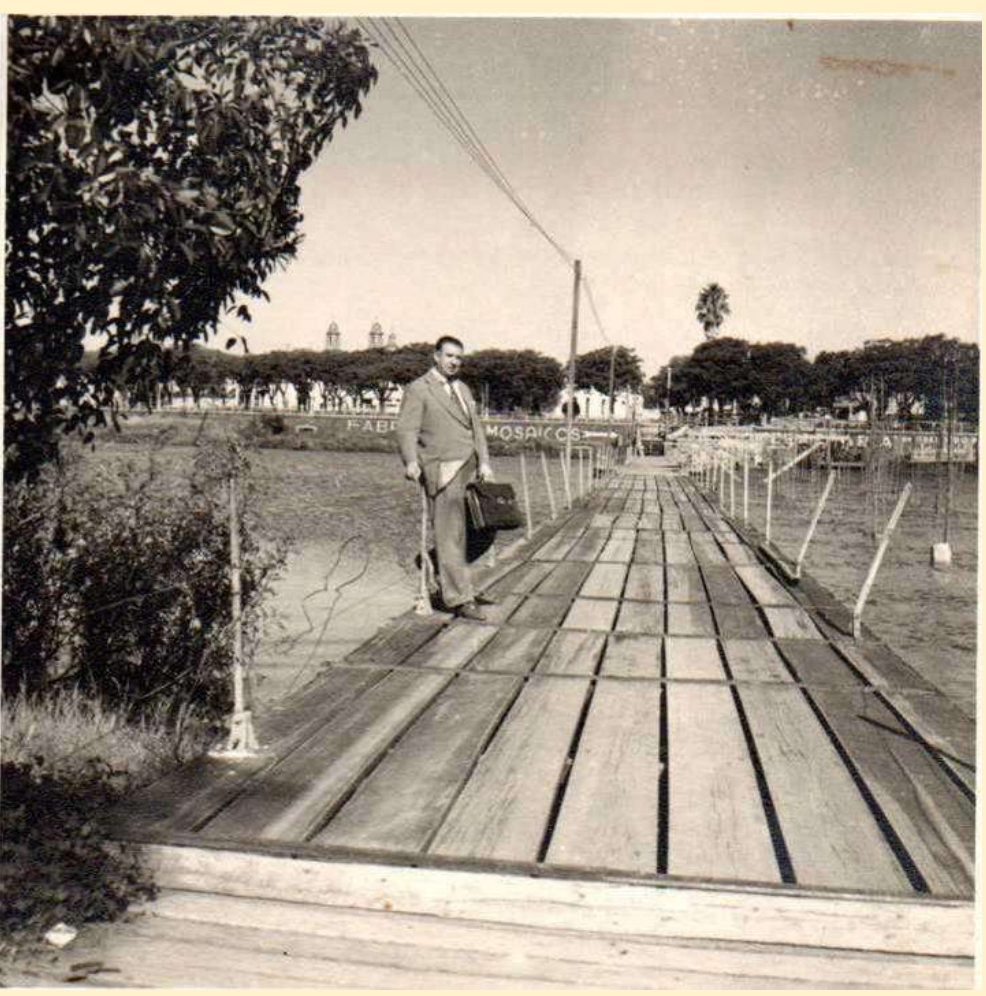
La que, ya con más de 35 años de existencia iba quedando obsoleta era la pasarela de madera, por lo que para 1950 se anuncia la construcción de una de hormigón que *«sustituya la actual de deplorable estado»*,[135] iniciándose en el mes de noviembre de 1950 la nueva obra que obedecía al proyecto impulsado por quien en aquel momento era el Intendente, el Sr. Luis Koster, quien supo ejercer ese cargo durante dos períodos (1938 a 1942 y de 1947 a 1951).

La pasarela impulsada por Koster, mantenía la idea de destinarla solamente para peatones, por lo que le daba 3 metros de ancho para hacer más cómodo su tránsito y se elevaba 1,20 metros sobre la de madera, previéndose construir además una *«cómoda escalera que hará más fácil y seguro el paso de las personas»*. [136]

---

[134] "Acción", Mercedes, 10 de noviembre de 1945
[135] "El Tiempo", Mercedes, 28 de marzo de 1950
[136] "El Tiempo", Mercedes, 11 de enero de 1951





LA ANTIGUA PASARELA DE MADERA CONSTRUIDA EN LOS AÑOS 1913-1914 VA CUMPLIENDO SU CICLO E INCLUSO SUS VIEJAS TABLAS DEBEN IR SIENDO CAMBIADAS, HASTA QUE ENTRE LOS AÑOS 1950-1951, SE CONSTRUYE LA PASARELA DE HORMIGÓN QUE LA SUSTITUIRÁ

Queda claro entonces que la idea original de Koster y el inicio de los trabajos ocurrido en noviembre de 1950, apuntaban a una pasarela exclusivamente para peatones, pero al producirse el cambio de mando en el año 1951 y asumir como nuevo Intendente el Dr. Zoilo Antonio Chelle, (1951 a 1955), promueve la ampliación de la obra con el fin de que la nueva pasarela permitiese el pasaje de vehículos.
Otro aspecto que comienza a tomar notoriedad y provocará el reclamo de la prensa para que se tomen medidas, era el desgaste que la punta Este de la isla venía sufriendo producto de la escasa vegetación que en esa zona quedaba, eliminándose así esa barrera natural que la protegía y exponiéndola a que la corriente del río le provocara una creciente erosión que la destruía.

Emilio Hourcade Leguísamo

Evidentemente que la isla necesitaba de acciones que no solo ayudaran a conservarla, sino a mejorarla, siendo claro que la antigua pasarela de madera había cumplido su ciclo: *«Por fin hemos visto que la pasarela de hormigón se convierte en realidad. El viejo y peligroso maderamen con su esquelética figura de muelle en desuso, dejará de ser la expresión real de adefesio urbanístico que tanto criticamos, en todas las oportunidades y gobiernos».*[137]



LOS RESTOS DE LA VIEJA PASARELA DE MADERA EN MOMENTOS EN QUE SE DARÍA INICIO A LA CONSTRUCCIÓN DE LA ACTUAL PASARELA DE HORMIGÓN. EN EL MURO DE LA RAMBLA SE OBSERVA ESCRITA UNA PROPAGANDA DE LA FÁBRICA DE MOSAICOS «LA MERCEDARIA» PROPIEDAD DE ABELARDO NAVA, QUIEN FUERA PRESIDENTE DE LA «COMISIÓN DE AMIGOS DE LA ISLA» Y CUYO AVISO PUBLICADO EN LA REVISTA «ASIR» DE SETIEMBRE DE 1948 SE REPRODUCE

"La Mercedaria"

Fábrica de Mosaicos

de

ABELARDO NAVA

Sarandí y F. Sánchez

Teléfono 490 Mercedes

El Intendente Dr. Chelle promoverá la ampliación de la pasarela, y su proyecto será aprobado por la Junta Departamental en la reunión realizada el 9 de mayo de 1951: *«Vale decir entonces, que la pasarela en un principio proyectada con un ancho de 3,30 metros, será ejecutada con un ancho de 2,70 metros para el tránsito de autos dirigido por un sistema de luces, más dos aceras de 1,30 cada una para la circulación de peatones, permitiéndose el tránsito de vehículos hacia la isla donde serán realizadas dos avenidas».* [138]

El Intendente, dentro de los argumentos que sustentaban su propuesta indicaba que hasta ese momento, mucha gente de Mercedes no conocía la isla, y que al poder ingresar con vehículo, sí lo haría, agregando que incluso descubrían que hay otras playas a las cuales poder acudir, generándose una importante corriente de opinión en contra del ingreso de autos a la isla que desembocará en la formación de un Comité Popular *«que tomará a su cargo la organización de un gran movimiento tendiente a exteriorizar, por los medios que juzguen más convenientes, el repudio del pueblo a la iniciativa del señor Intendente Municipal, doctor Chelle, de ampliar la pasarela».*[139]

---

[137] "El Radical", Mercedes, 13 de enero de 1951
[138] "El Radical", Mercedes, 10 de marzo de 1951
[139] "Acción", Mercedes, 27 de marzo de 1951

La prensa en esos días, abordará permanentemente este tema con escritos propios o de lectores que hacían llegar sus opiniones, siendo considerado el ingreso de autos a la isla como una acción que destruiría los encantos naturales que ella ofrecía: *«¡Qué lindo rincón sería para pasar las horas de ocio que deja libres el trajín, el trabajo febril de la ciudad, sin ruidos molestos, sin gases dañinos y asfixiantes, sin chirridos ni explosiones de motores, que no hay más remedio que soportar en la ciudad!*
¿Porqué será que a algunas personas se les ha ocurrido llevar también a esas máquinas ciegas que envenenan el aire y arrollan todo lo que encuentran por delante?»[140]
El diario «Acción» será quien defenderá la opinión de oponerse a la ampliación de la pasarela y principalmente al ingreso de vehículos, mientras que el diario «El Radical» será quien defienda esa idea, recordando que tanto éste último diario como el Intendente Dr. Chelle, pertenecían al Partido Colorado.
Desde su páginas, «El Radical» promoverá lo conveniente de la obra proyectada en el sentido de que permitiría una mayor afluencia de visitantes a la isla, recalcando la idea de que era desconocida para muchos mercedarios, y esa mayor afluencia ocasionaría un mayor interés y cuidado de la Intendencia hacia este paseo, conjuntamente con un favorable incremento de clientes para quienes explotaban el kiosco allí existente, visualizando una gran mejora que le daría a Mercedes un gran balneario en verano y un excelente paseo durante todo el año.
Otra de las opiniones que comenzará a terciar en este tema será la de los «Amigos de la Isla», que como ya se ha mencionado, se formó en 1945 durante el mandato del Intendente perteneciente al Partido Colorado Dr. Rogelio Sosa (1943-1947), teniendo como fin el atender en forma voluntaria el cuidado y mejoramiento de la misma, quienes a través de las páginas del diario «Acción» darán a conocer su opinión la cual era opuesta a la idea del Intendente Chelle, asegurando que cada lugar tiene su época del año, y la isla era para disfrutarla en verano, no siendo necesaria llenarla de gente en invierno aduciendo que: *«Con ese criterio tendrá que proponer que se le coloque un techo a la plaza Independencia, para que se pueda organizar el clásico paseíto, después de la última misa de los domingos, en los días calcinantes del mes de enero»*, agregando en cuanto a la posición de que mucha gente no conocía la isla por no poder entrar con vehículo que: *«tampoco es prejuicioso se arruine la isla, por contemplar el capricho de cuatro ancianos con auto, que si en diciembre no pueden caminar ochenta metros en alpargatas al aire libre, que mucho bien les reportaría, mal hará el Intendente en asegurarles, en julio, por ejemplo, una pulmonía, ya que mucho mejor estarán en sus zapatones de lana alrededor de una estufa haciendo cuentos a sus nietitos».*[141]
Otro de los argumentos que había esgrimido «El Radical» en su defensa del ingreso de vehículos a la isla era que se obviaría el tránsito a pie por una superficie que al ser de hormigón, alcanzaría los 38° a 40°, respondiendo *«Juan Pueblo»* en un artículo publicado en el diario «Acción» que: *«las calles de nuestra ciudad están pavimentadas de hormigón y flanqueadas por densa edificación, siendo transitadas a pie todos los días, sin que hasta la fecha se le haya ocurrido al Municipio hacer marchar delante del peatón un carro regador para hacerle más grato el andar».*[142]
También agrega este articulista, que la isla era visitada en todos los veranos por mucha gente del sur de la ciudad (Barrio Artigas – Barrio Cerro), siendo un buen ingreso que la empresa de ómnibus de la ciudad tenía transportando ese caudal de gente en verano.
En definitiva, aquel proyecto que había tenido la aprobación de la Junta Departamental en el mes de marzo de 1951, sería nuevamente llevado a ese órgano en el mes de abril para considerarse si se confirmaba la aprobación o se revocaba, producto evidentemente de la opinión popular que se había levantado contra el mismo.
El 9 de abril se desarrolla la reunión de la Junta y tras largo y apasionado debate, se resuelve pedir asesoramiento legal y trasladar la resolución a una posterior sesión, teniendo la particularidad de que mucha gente presenció el momento en que se trataba el tema, cosa que no era común en aquellos años y que, en definitiva, marcaba el interés que había despertado en la población.
Dentro de los argumentos esgrimidos, se menciona el del edil colorado Sr. Pedro Telesca, quien manifiesta que ya hacía 30 años el Edil Escribano Eduardo Fernández había propuesto permitir el ingreso de vehículos a la isla, respondiéndole en un artículo firmado por *«Anticuado»* de la siguiente manera: *«Si es que en aquel entonces circulaban los autos en Mercedes, habrían sido a lo sumo dos, uno del Sr. Eduardo Cumplido y el otro del Sr. Alejandro Hounie, que según creemos fueron las primeras personas en*

---

[140] "Acción", Mercedes, 27 de marzo de 1951
[141] "Acción", Mercedes, 31 de marzo de 1951
[142] "Acción", Mercedes, 2 de abril de 1951

nuestro medio que tuvieron ese medio de locomoción. Hoy los autos empadronados en Mercedes pasan holgadamente de mil».[143]

Finalmente, en la reunión del 12 de abril de 1951 se ratificó la ampliación de la pasarela, basado en un informe del Asesor Letrado de la Intendencia Dr. Gaspar Bianchi, quien en enjundioso trabajo determinó que la decisión que anteriormente se había tomado era irrevocable, convirtiéndose su escrito en una importante pieza legal que se consideró pertinente tenerla en cuenta en el futuro, en la cual especificaba lo siguiente:

«1°) La Junta carece de poderes legales para revocar la aprobación prestada, porque su asentimiento contribuyó a formar un acto complejo totalmente perfeccionado con el concurso de tres voluntades: Junta, Intendencia y Tribunal de Cuentas.

2°) La revocación del acto elaborado por los tres organismos es posible por la voluntad conjuntamente de todos ellos, siguiendo el mismo camino recorrido para consumarlo.

3°) Los actos jurídicos que se agotan con la sola decisión de un órgano, pueden ser revocados por el mismo, sin perjuicio del resarcimiento por los daños que ocasiones».[144]

Ahora bien, lo que se ratificó era la ampliación de la pasarela, pero no se tomó decisión sobre la autorización o no para que ingresen vehículos, comenzando a gestarse la idea de que se presentaría ante la Junta un reglamento que prohibiría su ingreso a la isla, estando latente los celos políticos que detrás de estas polémicas se ocultaban, siendo básicamente la intención de los blancos de rescatar esta obra a nombre del Intendente Luis Koster, hombre perteneciente al Partido Nacional que a fines de 1950 había iniciado las obras de una pasarela similar a la de madera, pero más alta y de hormigón y que solo permitiría el pasaje a pie, y las notorias modificaciones que el Dr. Chelle le imprimió a poco de asumir su cargo como jefe comunal en representación del Partido Colorado, dejándole a aquella obra un notorio sello propio en desmedro de su antecesor.

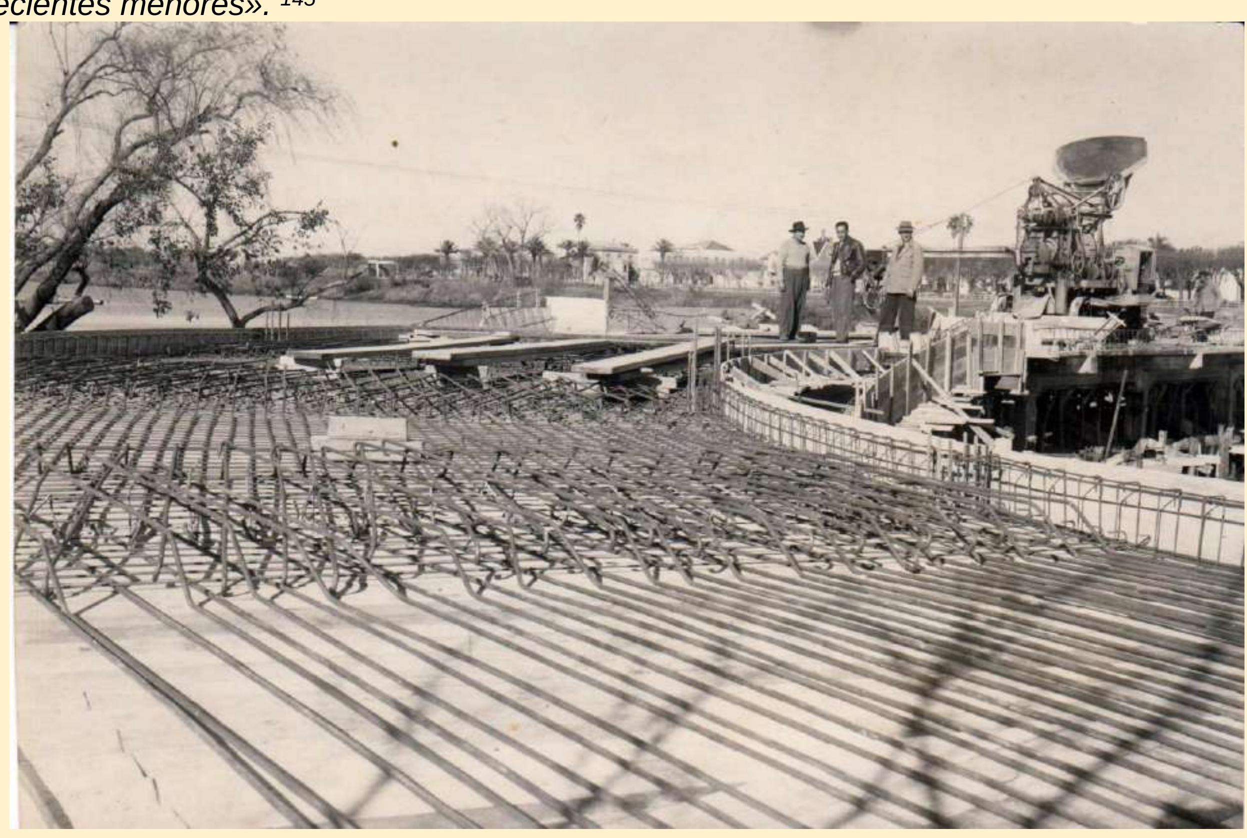


CONSTRUCCIÓN DE LA PASARELA DE HORMIGÓN, AÑO 1951

[143] "Acción", Mercedes, 10 de abril de 1951
[144] "El Radical", Mercedes, 14 de abril de 1951

Ya en marcha las obras, es entrevistado el Director de Obras municipal Ing. Magnone, quien manifestó lo favorable para la obra que había sido *«la presencia de la actual pasarela de madera que, reduciendo considerablemente la velocidad de las aguas, ha permitido una muy favorable sedimentación de arena, en el lugar donde se construye la nueva pasarela de hormigón. La tarea presenta también interés por la presencia de obreros especializados, de singular capacitación. Así, los hay que, con naturalidad y excelente disposición, se hunden en las aguas del río para dejar en el fondo del mismo, pesadas bolsas de hormigón.*

Su mayor altura, que asciende a un metro cuarenta y cinco centímetros de la actual, le pondrá a cubierto de las crecientes menores». [145]



CONSTRUCCIÓN DE LA CABECERA NORTE DE LA PASARELA Y SU ENTRADA EN LA «ISLA DEL PUERTO», APRECIÁNDOSE AL ING. CARLOS MAGNONE (CENTRO) OBSERVANDO EL AVANCE DE LAS OBRAS

El Ing. Carlos Magnone, fue Director de Obras de la Intendencia desde 1950 a 1959, habiendo ingresado en momentos que gobernaba el intendente Luis Koster, llegando incluso el Ing. Magnone a ser Presidente del Concejo Departamental de Soriano en representación del Partido Nacional, entre los años 1959 y 1963.

La responsable de la obra de la pasarela fue la Empresa Rodolfo Casteres, de dilatada trayectoria no solo con otras obras en nuestro departamento como fue el acondicionamiento de la explanada del puerto de Dolores, sino también en otras partes del país como fue la construcción del muro de la rambla de Piriápolis.



PLACA QUE LUCE AL INGRESO DE LA PASARELA Y QUE ESTABLECE QUIENES FUERON LOS RESPONSABLES DE LA OBRA. EL PERÍODO INDICADO EN LAS FECHAS FUE EL TIEMPO QUE DEMANDÓ SU CONSTRUCCIÓN, MIENTRAS QUE SU INAUGURACIÓN FUE EL 08/12/1951

---

[145] "El Tiempo", Mercedes, 23 de mayo de 1951

La que tampoco cesa en sus tareas es la Comisión de Amigos de la Isla, que llegada la primavera del año 1951, se reúne para formar comisiones de trabajo, figurado dentro de sus integrantes las siguientes personas: Abelardo Nava, Ambrosio T. Petraglia, Julio Haller, Arturo Bartesaghi, Julio C. Gianarelli, Juan Antonio García, Anacleto Magallanes, Enrique Fernández Segurola, Artigas Abelar, Carlos M. Rivarola, Carlos Méndez Balarini, Juan Sauleda, Antonio Nolé, Saverio Marino, Luis Barindelli y José Pedro Ferrer, figurando entre los proyectos a plantear al Intendente Dr. Chelle, los siguientes: *«continuación de la vereda hasta el Belvedere y construcción de bancos y mesas».*[146]

Aquella comisión honoraria formada por personas que desinteresadamente querían dotar a la isla de las mejores condiciones, formaliza la construcción de una mesa de hormigón a la cual le pondrán como nombre «La Discutida», la cual, según la prensa, *«no sabemos si tal denominación tiene relación con el pasaje de autos por la pasarela o simplemente se tratará de una mesa especial dedicada a los coloquios de ciertas parejas».*[147]

También para octubre de 1951, se resuelve finalmente que se habilitará el ingreso de vehículos a la isla, tema que si bien en su momento dio lugar a un profundo debate con claro trasfondo político, a lo largo del tiempo ha demostrado que era una decisión acertada, dado que han sido y somos muchos los que la visitamos en distintos vehículos, pero manteniéndose una constante en el sentido de que la gente no tiene por ella la misma atracción que por la rambla, observándose que muchas veces esta última está llena de personas y llamativamente la isla siempre conserva un aire de mayor soledad, salvo en las tardes de verano en que se vuelve en sitio obligado para miles de mercedarios.

Resuelto el tema de permitir el ingreso de automóviles, la Intendencia procede a elevar un reglamento al respecto a la Junta Departamental, destacándose en la exposición de motivos lo siguiente: *«Mientras que no podamos conseguir un juego luminoso adecuado, que asegure de manera automática un ahorro de personal, tendremos que recurrir a la utilización de jornaleros que pesarán un nuestro Presupuesto».*[148]

Al respecto podemos decir hoy, en el año 2021, que luego de 70 años la Intendencia no ha podido conseguir el juego luminoso (léase semáforo) que se maneje en forma automática, siendo necesaria la presencia de un «semaforero» en la época estival, que maneje el semáforo de la pasarela de la Isla del Puerto, en oficio que tiene aquí en Mercedes a uno de los últimos, sino el último, ejemplar del mismo.



INAUGURACIÓN DE LA PASARELA EL 08/12/1951, APRECIÁNDOSE AL ING. CARLOS MAGNONE, AL INTENDENTE ZOILO CHELLE Y AL EXINTENDENTE LUIS KOSTER CORTANDO LA CINTA, EN CLARA DEMOSTRACIÓN DE SENTIMIENTO DE OBRA COMPARTIDA POR AMBAS ADMINISTRACIONES

En definitiva, para solventar esos gastos la Intendencia envía un proyecto de resolución a la Junta que en sus principales artículos expresaba:

«Artículo 1° - Fíjese en $ 0,20 la cuota de entrada de todo auto de pasajeros que atraviese el puente que une Mercedes con la Isla del Puerto.

Artículo 2° - Exceptúense de la tasa los ómnibus y los taxímetros de tránsito de pasajeros».[149]

La Junta aprueba en fecha 13 de noviembre de 1951 el cobro de un peaje a los automóviles y la pasarela es terminada e inaugurada en una lucida ceremonia el 8 de diciembre de 1951.

[146] "Acción", Mercedes, 3 de setiembre de 1951
[147] "Acción", Mercedes, 29 de octubre de 1951
[148] "El Radical", Mercedes, 8 de noviembre de 1951
[149] "El Radical", Mercedes, 8 de noviembre de 1951

Finalmente, el 8 de diciembre, a las 18,30 hora se lleva a cabo el acto de inauguración, efectuando el corte simbólico de la cinta el Intendente Municipal Dr. Zoilo A. Chelle, junto el Ex Intendente Sr. Luis Koster, ingresando seguidamente a la isla junto al resto de autoridades y público en general, y permitiéndose incluso la entrada de vehículos.

A las 19 horas la Banda Municipal «Giuseppe Verdi» daría un concierto en la misma isla, completando así la ceremonia.[150]

El diario «Acción», férreo oponente a la idea de ingresar con autos a la isla, apuntará a lo ocurrido en la inauguración para reafirmar su posición, manifestando que al entrar por primera vez unos pocos autos encabezados por el vehículo del Dr. Chelle, se levantó una densa nube de polvo, preguntándose *«puede pedirse algo más desagradable y antihigiénico en un balneario».*[151]



EN ESTA IMAGEN SE APRECIA COMO, CONCLUIDO EL ACTO DE INAUGURACIÓN, PÚBLICO A PIE Y POR PRIMERA VEZ AUTOMÓVILES, INGRESARON A LA ISLA MARCANDO SIN DUDAS UNO DE LOS MOMENTOS MÁS IMPORTANTES DE LA HISTORIA DE ESTA ISLA

También en esos días, la Intendencia fija los nuevos precios para las casillas de baño con un sensible aumento respecto a los cobrados en años anteriores, lo que sumado al ingreso de vehículos llevó a que el diario "Acción" titulara: *«El balneario de la Isla, cosa de lujo».*[152] Cabe decirse que, por otro lado, se cristalizó la llegada en forma más cómoda de personas de los barrios más alejados, ya que ahora tenían la posibilidad de que un ómnibus los llevara hasta la misma playa.[153]

Días previos a la inauguración de la pasarela, la Comisión de Amigos vuelve a realizar un aporte a la isla, inaugurando una nueva mesa, siendo en este caso de 10 metros de largo, y bautizándola con el nombre

---

[150] "El Radical", Mercedes, 8 de diciembre de 1951
[151] "Acción", Mercedes, 10 de diciembre de 1951
[152] "Acción", Mercedes, 11 de diciembre de 1951
[153] "El Radical", Mercedes, 11 de diciembre de 1951

de «Intendente Municipal» y según la prensa: *«Pensamos que se deberá su denominación, a lo "largo" que habrá estado esta autoridad en su contribución a la obra…».*[154]



VISTA ACTUAL DEL INTERIOR DE LA ISLA EN DONDE SE APRECIAN LOS GRANDES ESPACIOS QUE SE GENERARON CON LA ELIMINACIÓN DEL MONTE AUTÓCTONO Y DENTRO DE ESE AMBIENTE, LA LARGA MESA QUE HOY PODRÍAMOS LLAMAR "INTENDENTE DE SORIANO" QUE HA SABIDO RECIBIR A LO LARGO DE LAS DÉCADAS, INFINIDAD DE REUNIONES Y COMIDAS

Aquella agreste isla, continuaba su transformación a zona balnearia, demandando por lo tanto la limpieza de la vegetación y la apertura de zonas de baño, pero con la contraproducente acción de ir dejándola desprotegida ante la acción erosiva de las corrientes, sufriendo lógicamente la punta Este el mayor desgaste.

En varias fotos de las reproducidas en este trabajo, se puede apreciar cómo la vegetación se fue raleando hasta hoy casi desaparecer en la parte Este de la isla y eso será motivo en el año 1953 de reclamos al respecto: *«Tenemos la necesidad de que se proceda a levantar una defensa adecuada contra la erosión que incansablemente efectúa la corriente del río, en lo que constituye la parte Este de la citada isla. Tenemos entendido que nuestra autoridad municipal, había prometido efectuar la construcción de un muro de circunvalación a la cabecera de ese accidente fluvial con miras a evitar que la acción del tiempo terminara con lo que aún queda del hermoso paseo».* [155]

Dato ilustrativo de la erosión que venía sufriendo la isla es la decisión tomada en el año 1955, cuando se determinó que *«con el carpido de las calles se proceda al relleno de la parte Este de la isla y colocar como ornamentación y a la vez que sirva de acordonamiento de la avenida central, las piedras que se retira de los cordones de las calles de la ciudad».*[156]

La máxima autoridad municipal en ese año 1953 era el Dr. Zoilo Chelle, pero las obras de protección de la isla no se harían bajo su mandato, sino unos años más tarde, y concretamente en el año 1956, cuando el cargo de Intendente era ocupado por el Sr. Pedro José Echazarreta (1955-1959): *«Se resuelve comenzar con carácter de urgente, los trabajos de conservación del extremo Este de la Isla del Puerto»*. [157]

Esta obra se complementaría en el año 1958, cuando se resuelve construir *«un tramo de murete de contención desde la Pasarela hacia el Oeste, de su lado Sur».*[158]

[154] "Acción", Mercedes, 6 de diciembre de 1951
[155] "Acción", Mercedes, 23 de octubre de 1953
[156] "El Radical", Mercedes, 18 de diciembre de 1955
[157] "El Radical", Mercedes, 2 de noviembre de 1956
[158] "el Radical", Mercedes, 20 de mayo de 1958



LA PUNTA ESTE DE LA ISLA MUESTRA UNA DE LAS ZONAS DE MAYOR TRANSFORMACIÓN A LO LARGO DEL TIEMPO, NO SOLO POR LA PÉRDIDA DE SU RIQUEZA ARBÓREA SINO TAMBIÉN POR HABER SIDO NECESARIO EFECTUARLE EN LOS AÑOS 1956/57 UNA ESTRUCTURA DE HORMIGÓN QUE CONTORNEA LA ISLA Y LA PROTEGE DE EMBATE DEL AGUA

También los «Amigos de la Isla» continuaban con sus obras, anunciándose a fines del año 1956 que *«llevan construidas e instaladas 178 mesas de varios tipos, 230 bancos y 400 metros de vereda, todos trabajos realizados con la colaboración de generosos contribuyentes».*[159]

Son tiempos de mejoras y progreso para la isla, pero también para que se den particulares situaciones en la pasarela. Por un lado, se promulgaba una rara ordenanza municipal destinada a *«prohibir sin excepción alguna, el tránsito de bicicletas por la pasarela de la isla»,*[160] y por otro lado y con un tenor más preocupante, se comenzaba a percibir un importante hundimiento de la pasarela, seguramente producido por el peso de los vehículos más una cierta debilidad en el fondo donde se asentaba, por lo que el Intendente para mediados del año 1957 dispondrá *«la ejecución de los trabajos de arreglo de los pilares de la pasarela de la Isla del Puerto»*.[161]



VISTA DE LA VEREDA QUE RECORRÍA LA ISLA Y QUE FUERA CONSTRUIDA A INICIATIVA DE LA COMISIÓN DE AMIGOS

[159] "El Radical", Mercedes, 14 de diciembre de 1956
[160] "El Radical", Mercedes, 28 de diciembre de 1956
[161] "El Radical", Mercedes, 2 de junio de 1957

Las bellezas de la isla iban tomando realce con las obras que se venían realizando, pero en contraposición y tal como ya se ha mencionado anteriormente, la erosión era un tema de tratamiento urgente, dado que la isla había sido sometida durante décadas a la degradación de su flora, y ahora el agua comía palmo a palmo las tierras costeras que se mostraban desnudas y sin protección alguna, amenazando con disminuir drásticamente sus dimensiones:

«Se han realizado importantes defensas contra la erosión de las aguas y en otras partes se le ha ganado tierra al Río Negro con un trabajo paciente y eficaz que aún debe ser incrementado; además se ha realizado un nuevo camino lateral frente al Puerto permitiendo el tránsito de vehículos en una zona que se ha rescatado para la isla, previa limpieza y una serie de ejecuciones viales; se ha ampliado la avenida principal y se están llevando a cabo otras obras menores que constituirán un adecuado complemento para mayor embellecimiento».[162]

La historia de la comisión «Amigos de la Isla» tuvo sus vaivenes hasta tal punto que hoy ya no existe, pero en el año 1965, nuevamente un grupo de vecinos retomó aquella iniciativa y volvió a organizarla, figurando dentro de las autoridades, las siguientes personas: *«Presidente: Alberto Della Santa; Vicepresidente: Tiberio Petraglia; Secretario: Daniel Rondán; Tesorero: Luis Alberto Gutiérrez; Vocales: Eduardo Galagorri, Oscar Villalba, escribano Martín Irisarri, Juan A. Grela, profesor Walter Hornos y Wilfredo Ramírez»*, figurando dentro de sus primeras acciones el plantear al Intendente la necesidad de mejorar el abastecimiento de agua potable, instalación de un pozo semisurgente en la misma isla, pavimentación de la calle principal a fin de evitar el levantamiento de polvo que ocasionan los autos al pasar, instalación de cancha de voleibol, entre otros.[163]

El tema del polvo que levantaban los vehículos al transitar por la isla era una constante desde el momento en que se les permitió su entrada, y será recién en el período en que ejerció la presidencia del Concejo Departamental el Esc. Francisco Capano (1963-1967) que se realizará la bituminización de la calle.

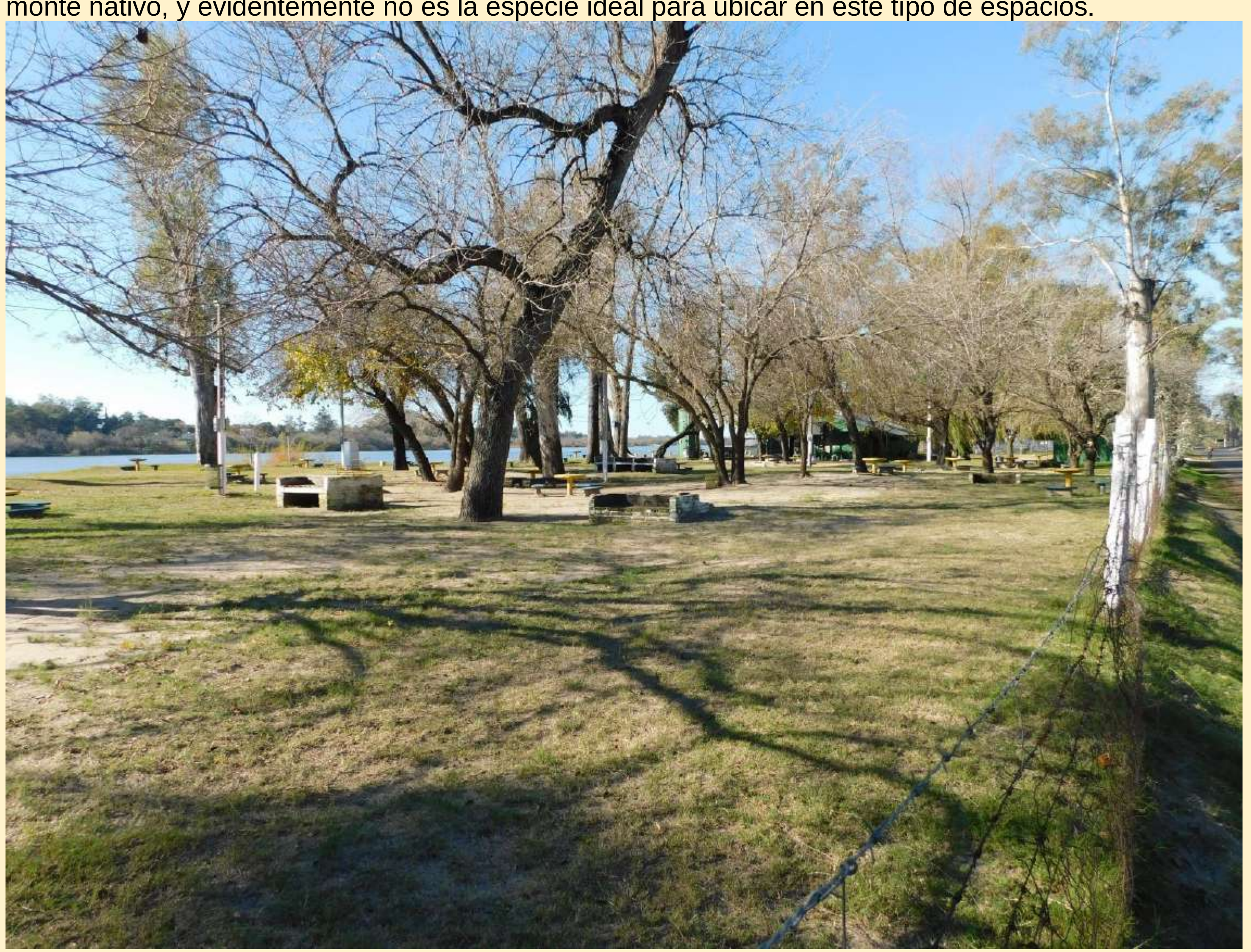
Con respecto al camping, el mismo surgirá en momentos en que el Cnel. Juan Carlos Salaberry ocupaba el cargo de Intendente Interventor designado por el Poder Ejecutivo (1976-1978), siendo ampliado durante el gobierno municipal de Emilio Martino Prémoli (1985-1989), siendo muy recordada la figura de Jacinto Acosta, emblema del camping por aquellos años, no solo por la atención que como empleado de la intendencia daba a los turistas, sino por el valor agregado que le aportaba con su carisma y el pescado que el mismo obtenía y preparaba, siendo muy recordados sus dorados a la parrilla.



JACINTO ACOSTA Y SUS CLÁSICOS DORADOS A LA PARRILLA.
MUNICIPAL QUE FUE EMBLEMA EN LA ATENCIÓN DE LOS TURISTAS EN EL CAMPING DE LA ISLA.

[162] "El Radical", Mercedes, 21 de julio de 1957
[163] "Acción", Mercedes, 26 de enero de 1965

En años posteriores el camping ha sido ampliado y año tras año recibe una importante cantidad de turistas que, en la época estival, buscan en la «Isla del Puerto» la tranquilidad de acampar a orillas del río Negro, pero en un entorno cuidado y a pocos pasos de la ciudad de Mercedes.
Al igual que en gran parte de la isla, en el camping se ha dado una perjudicial disminución de la flora arbórea, privando a los turistas de la necesaria sombra en momentos en que el sol del verano se hace sentir, existiendo incluso enormes eucaliptus que mucho tiempo atrás fueron plantados en sustitución del monte nativo, y evidentemente no es la especie ideal para ubicar en este tipo de espacios.



VISTA ACTUAL DEL CAMPING «DEL HUM» EN LA «ISLA DEL PUERTO»

En cuanto a la erosión que afectaba y afecta a la isla, además del coronamiento de hormigón que rodea y protege la punta Este y que fuera construido en el año 1957, entre los años 1982 y 1983 se construyeron varias escolleras con el fin de proteger el frente norte de la isla y una principal destinada a la conservación de la playa «El Raviol» en la costa de Mercedes como también a brindar resguardo a las embarcaciones que se anclaran en la zona del muelle «Treinta y Tres Orientales».
Inicialmente se habían proyectado dos escolleras para la isla, una en cada extremo, pero posteriormente se amplió el proyecto, teniendo presente que la playa Norte que históricamente había tenido la isla, tendía a desaparecer: *«El Municipio de Soriano ha planteado a la empresa Nicolás Odllakoff S.A., adjudicataria de obras en la rambla y en la ribera chaná, la ampliación de planes para ejecutar una mayor escollerización a fin de procurar aquellos objetivos.* (La defensa de la costa frente a Mercedes y la conformación de nuevos arenales especialmente en la isla del Puerto)
Se han construido ya varios espigones de rocas: frente al parador de la rambla Batlle a efectos de lograr la acumulación de arenas en playa El Raviol, en la Isla del Puerto, extremos Este y Oeste para la protección del sector Norte. Es en esa parte de la isla que se llevará a cabo el proyecto de nuevas escolleras.

Los técnicos estiman que esos trabajos originarán la formación de playas amplias en prácticamente toda la costa norte del popular paseo mercedario, que lograría así un atractivo mayor aún. Se recuerda que algunas décadas atrás los arenales de la isla cubrían sectores mucho mayores que los actuales, habiéndose reducido en virtud del efecto de las corrientes del río que fueron modificándose al tiempo que se construyeron en la costa sur espigones y muelles diversos.

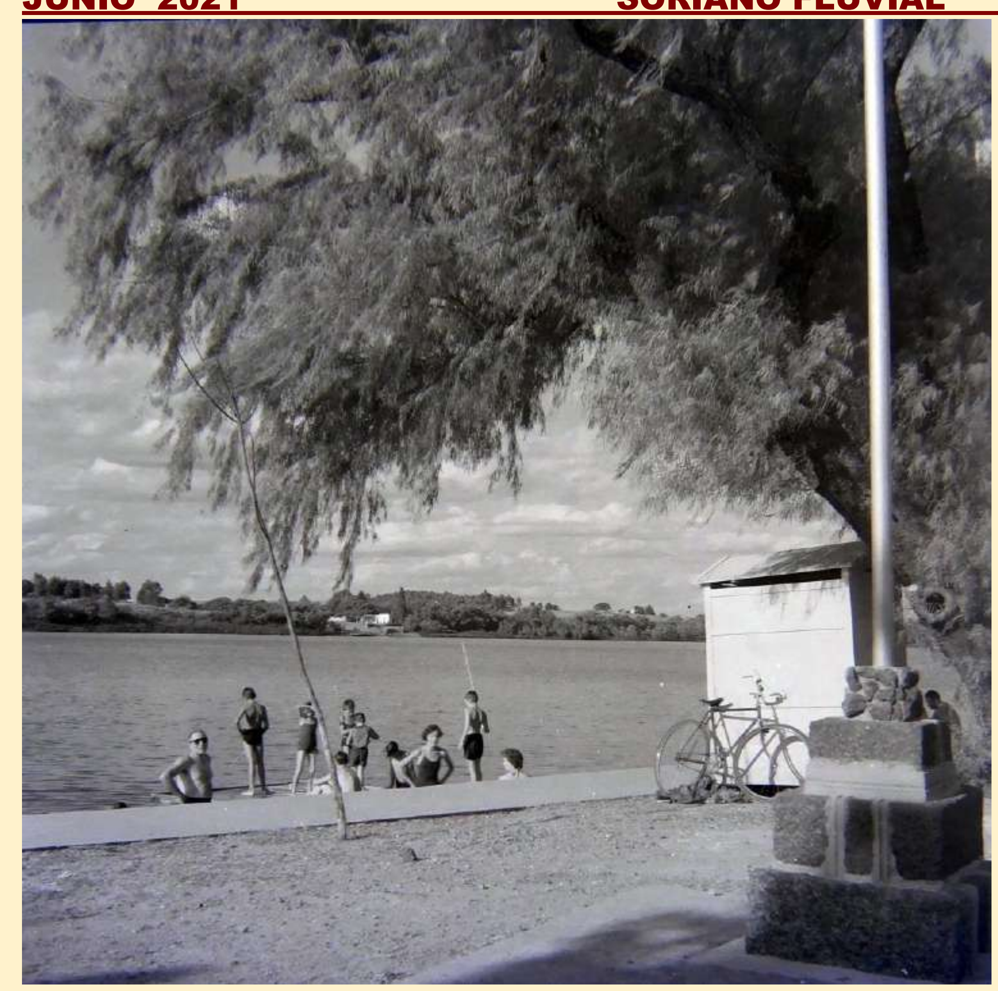
Por otra parte, aunque no llegaran a formarse las deseadas playas, se conseguirá el objetivo primordial de las obras planeadas, cual es la protección de la Isla del efecto de la erosión».[164]

La obra del actual puente «Gral. Liber Seregni» llevada a cabo a fines de la década de 1959 y durante la de 1960, sin duda que provocó una modificación en las corrientes frente a Mercedes, a lo que debemos sumar los otros muelles que se construyeron, provocando un mayor efecto sobre el terreno de la isla, y sin duda que la puesta en funcionamiento a principios de la década de 1980 de la Represa de Palmar, con el manejo que esta le debe dar al río para poder generar energía, provocaron una definitiva modificación de las corrientes del río, que cuando corría en forma completamente natural ocasionó la creación de esta isla por el arrastre, y luego, debido a la acción del hombre, el mismo río comenzaba a destruirla.



EN ESTAS IMÁGENES PODEMOS APRECIAR LO QUE ERAN LOS ARENALES QUE NATURALMENTE EXISTÍAN EN LA PARTE NORTE DE LA «ISLA DEL PUERTO» Y QUE NO EN VANO LA CONVIRTIERON EN EL ÚNICO BALNEARIO CON QUE CONTABA MERCEDES POR CASI UN SIGLO

164 "Crónicas", Mercedes, 13 de enero de 1983



PUNTA ESTE DE LA ISLA, CON SU BORDE DE HORMIGÓN, APRECIÁNDOSE AL FONDO LA ZONA DE «LOS ARRAYANES», EN DONDE SE DESTACAN EL «MUELLE MIRANDA» Y LAS INSTALACIONES DE «AGUA ASENCIO».
EN PRIMER PLANO SE OBSERVA UNA BASE DE PIEDRA Y UN MÁSTIL QUE HOY YA NO EXISTE Y UNA CASILLA SEGURAMENTE DESTINADA AL SERVICIO DE PLAYA

IMAGEN TOMADA DESDE LA PUNTA ESTE DE LA ISLA, EN DONDE SE OBSERVA LA AUSENCIA DE ESCOLLERAS Y LA EXTENSA PLAYA QUE OFRECÍA LA ISLA, CONJUNTAMENTE CON UN FRONDOSO MONTE QUE BRINDABA LA NECESARIA SOMBRA EN LOS DÍAS DE VERANO



Si bien las obras de erradicación de las fincas ubicadas en la zona costera a lugares más altos y al resguardo de las inundaciones, dando origen a la rambla de Mercedes, se inició a principios del Siglo XX, debemos agregar que durante el gobierno municipal del Intendente Interventor Cnel. Milton Rótulo (1978-1985), se trabajó en la Comisión de Inundaciones del Bajo Río Negro, la cual se abocó a la construcción de vivienda para las familias de los inundados.
Será justamente en fecha 26 de agosto de 1983, en ocasión de la inauguración del Muelle «Treinta y Tres Orientales» construido en hormigón, como también de 47 viviendas para inundados que se construyeron en calles Lavalleja y Casagrande, Río Branco y Lavalleja, Garibaldi y Lavalleja y por último, Fregeiro y Lavalleja, que el Intendente Rótulo, en nombre de la Comisión indicará que dentro del plan de acciones de la misma estaba la *«la construcción de escolleras para protección de la costa en la isla del Puerto»*, manifestando que de acuerdo a estudios realizados por técnicos del ministerio, *«9.000.000 toneladas de las mejores tierras del país, como son las de Soriano, se van a los arroyos y cañadas, consecuentemente al río Negro, producto de la erosión».*[165]



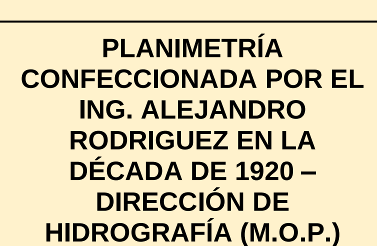


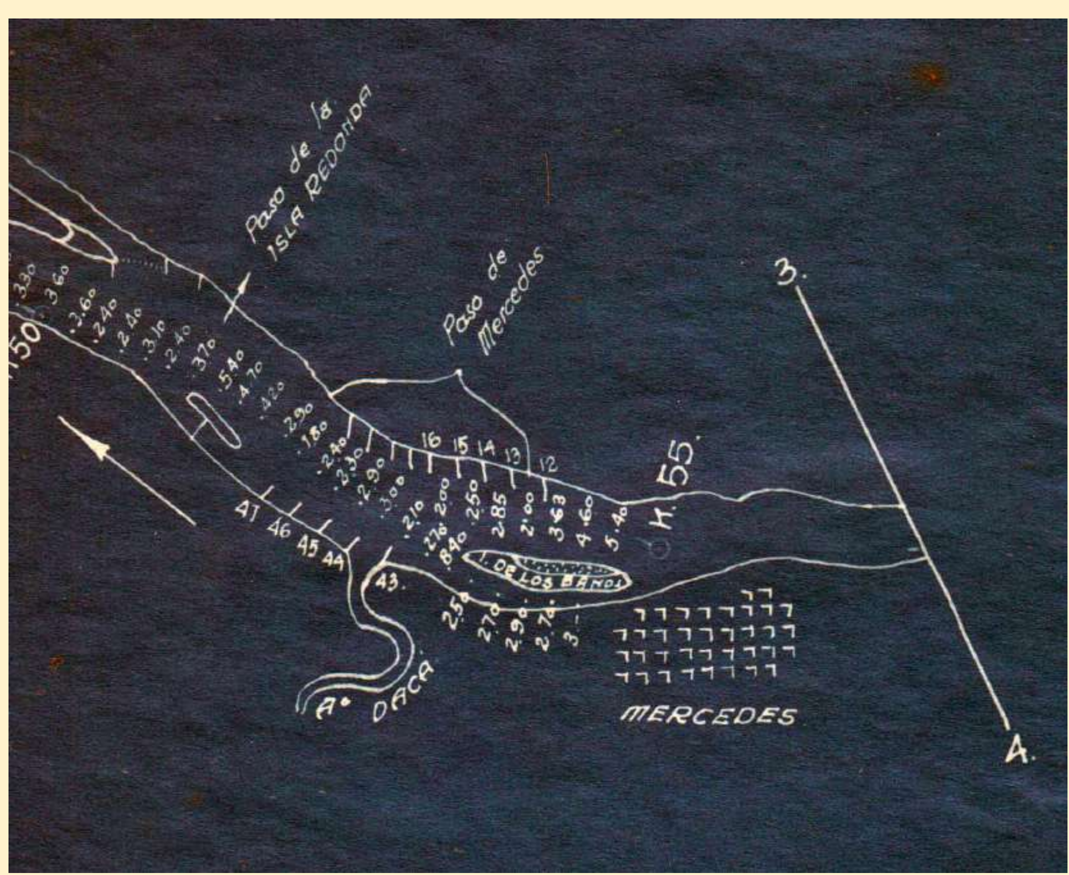
UNA DE LAS ESCOLLERAS CONSTRUIDA ENTRE LOS AÑOS 1982 Y 1983 PARA PROTEGER LA COSTA NORTE DE LA ISLA DEL PUERTO

165 "Acción", Mercedes, 27 de agosto de 1983

Sin duda es la isla del Río Negro que más ha sufrido la acción del hombre, y si bien conserva su belleza, no podemos dejar de mencionar que se destruyó el paisaje autóctono sustituyéndolo con especies exóticas como Eucaliptos, Plátanos, Álamos, Moras, Gravilleas, Sauce llorón, entre otras, apreciándose pocos ejemplares de flora indígena tales como Viraró, Arrayán, Pitanga, Amarillo, Mataojo, Laurel miní, Canelón, Francisco Álvarez, Curupí, Sarandí y Sauce Criollo.

En cuanto a su fisonomía, si observamos como fue representada la «Isla de los Baños» (llamada así en este plano) en la Planimetría del Río Negro confeccionada por 1920 por la Dirección de Hidrografía, podemos observar la presencia de un gran banco de arena en su parte norte, que es la zona de playa a la que nos hemos referido.


PLANIMETRÍA CONFECCIONADA POR EL ING. ALEJANDRO RODRIGUEZ EN LA DÉCADA DE 1920 – DIRECCIÓN DE HIDROGRAFÍA (M.O.P.)



Por otro lado, si observamos el croquis de la isla y los canales de navegación dibujados por Alberto Bergalli Solari, en su artículo publicado en el Suplemento Especial de El Día[166], se destaca una zona de sedimentos (rayada) que venía disminuyendo en relación al año 1894, lo que marca el desgaste producido por la erosión. En cuanto al canal de navegación para ingresar al puerto, el mismo con el paso del tiempo también fue modificado, siendo en 1894 por la zona central del río y para 1969, se acerca a la costa de Soriano, tal como sucede actualmente.



DIBUJADO POR ALBERTO BERGALLI SOLARI

166 "El Día", Suplemento Dominical, N° 2089, Montevideo 29 de julio de 1973

A continuación, se aprecian dos imágenes de la isla, la primera del año 1942 y la segunda, de la actualidad. Recordemos que el coronamiento con hormigón de la punta este de la isla se realizó en el año 1957, por lo que, en la primera imagen aún no existía el mismo, cosa que sí existe en la foto actual, no mostrándose grandes diferencias entre ambas fotos, hecho que podría indicar que la obra realizada habría dado sus frutos. Cabe mencionarse que en algún momento se ha mencionado que, por debajo de la estructura de hormigón, la erosión sigue haciendo su trabajo, pero las consecuencias de dicho fenómeno no se observan en la superficie.

Sí se percibe una importante diferencia en las zonas arboladas de la isla, siendo muy menores en la foto actual, en la que se destacan amplias zonas verdes pero sin árboles; y por último, en la foto del año 1942 se aprecia la playa que en la costa Norte tenía la isla, y en la actual, las escolleras que se debieron construir para evitar que la acción de la corriente la siguiera destruyendo.



AÑO 1942



IMAGEN ACTUAL

Emilio Hourcade Leguísamo

En las siguientes imágenes tomadas las dos primeras en la década de 1950 y la última, de la actualidad, se aprecia una fisonomía bastante similar, pese a los años transcurridos, pero con la notoria merma de árboles y la proliferación de amplios espacios verdes. También se destaca igual cambio en la zona del Parque Guernica (en la costa de Mercedes frente a la isla), en donde también se ha minimizado la existencia de árboles, pero sustituyéndose zonas de bañado por zonas parquizadas y con calles para el tránsito de vehículos.



ENTRE 1952 Y 1955



14/01/1959



ACTUALIDAD

Emilio Hourcade Leguísamo

Queda referirnos al nomenclátor que le ha correspondido de la isla a través del tiempo.
A la pasarela se la ha llamado «Confraternidad Uruguay – Argentina», mientras que a la avenida que la recorre desde el extremo Este al Oeste, inicialmente fue llamada «Avenida Chaná»[167], para posteriormente pasar a llamarse «Avenida República Argentina», tal como lucía la estructura en hormigón hecha a tales efectos.
Más acá en el tiempo y por decreto 750/2011 de fecha 23 de febrero de 2011, la Intendencia de Soriano, con la anuencia de la Junta Departamental, pasa a denominar la avenida principal con el nombre Domingo Ordoñana y la calle interior de la isla, toma el nombre de República Argentina, de acuerdo al siguiente detalle extraído del Artículo 1° del mencionado decreto:
«101. Avenida Domingo Ordoñana, ubicada en la Isla del Puerto, la que comienza en el extremo Oeste y se extiende hasta su encuentro con la pasarela en el extremo Este.
103.- Calle República Argentina, ubicada en la Isla del Puerto bordeando su costa Sur comenzando y finalizando en la avenida Domingo Ordoñana».
En cuanto al camping, el mismo ha sido denominado como «Camping del Hum».



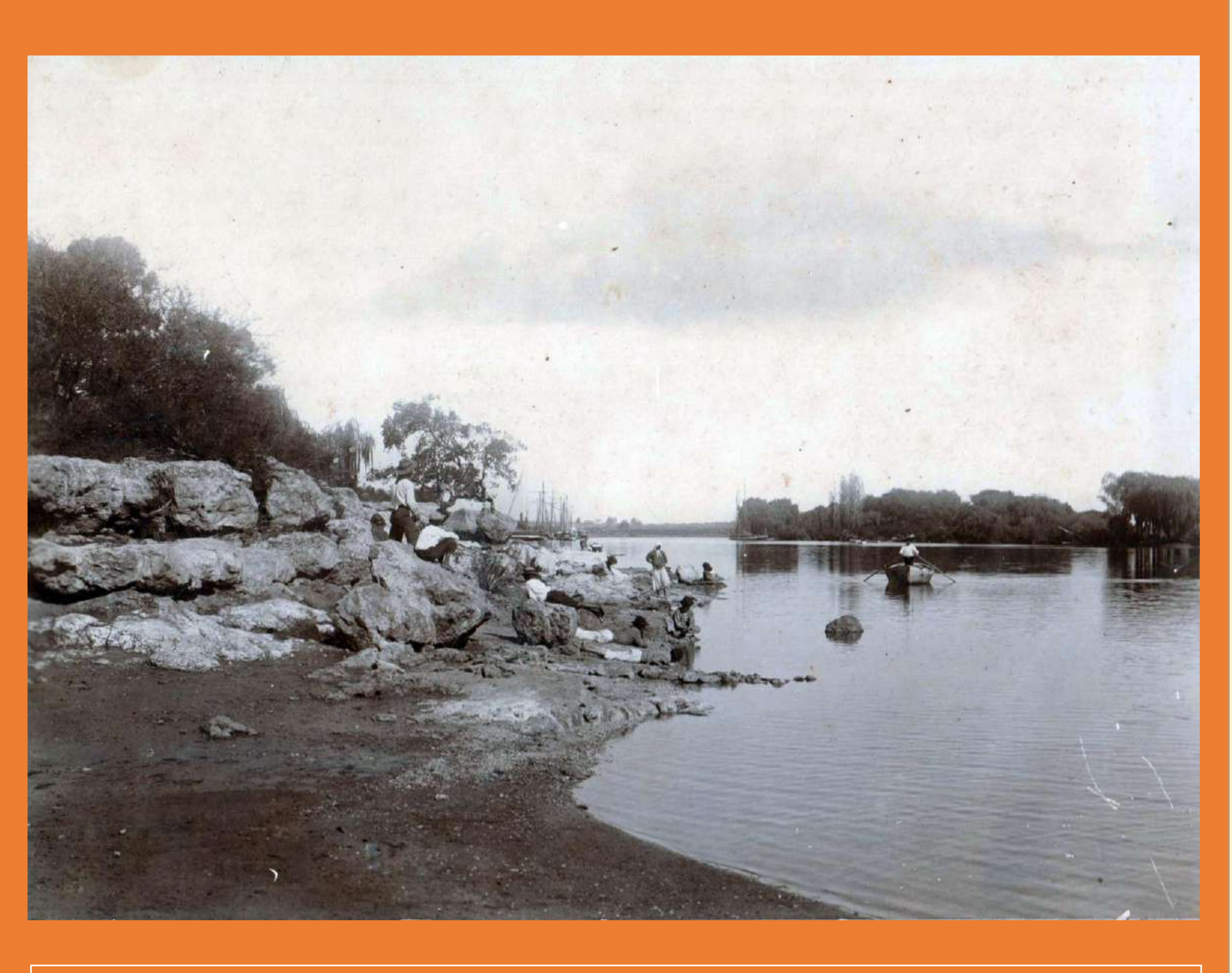


A LA IZQUIERDA LA ESTRUCTURA CUANDO EL NOMBRE DE LA AVENIDA ERA «REPÚBLICA ARGENTINA»
A LA DERECHA, TAL COMO LUCE HOY CON EL NOMBRE «DOMINGO ORDOÑANA»

Que quedó mucha información y datos por mencionar, no tengo dudas, pero al menos nos hemos permitido a través de esta iniciativa que hemos llamado «Soriano Fluvial» rescatar, aunque sea una base de la historia de la «Isla del Puerto», la que en definitiva es una más de las islas que habitan nuestro Río Negro, aunque justo es decirlo, la que mayor trascendencia tiene para la gente.
Dejamos atrás este nuevo destino que acabamos de visitar y en la imagen de abajo nos vamos alejando de la isla observando detrás las luces de Mercedes, pero ya es hora de marchar en busca de nuevos destinos, ya que el camino hasta el Río Uruguay aún es largo y nos demandará bastante trabajo, pero sin duda que es un placer tener el privilegio de hacerlo y compartirlo con quienes gustan de estos temas.



[167] "Avenida Chaná. - Es una vía de tránsito que recorre en toda su longitud la Isla del Puerto. Por efecto de sucesivas ampliaciones, hoy permite recorrer este paseo a fin de apreciar variadas perspectivas del mismo". Maestro Mario LÓPEZ THODE, Nomenclátor de la ciudad de Mercedes, Año 1973.



PINTORESCA FOTO EN LA QUE SE APRECIA EN PRIMER PLANO LA COSTA ROCOSA DE LA CIUDAD DE MERCEDES, HABITADA POR LAVANDERAS, NIÑOS Y BOTEROS.
AL FONDO, EL PUERTO DE MERCEDES Y VARIAS EMBARCACIONES ALLÍ AMARRADAS, MIENTRAS QUE, A LA DERECHA, SE OBSERVA LA ISLA DEL PUERTO CON SU FRONDOSA VEGETACIÓN, EN TIEMPOS EN QUE NO EXISTÍA AÚN LA PASARELA Y EL CRUCE HASTA LA MISMA SOLO SE PODÍA HACER EMBARCADO

REVISTA DIGITAL "SORIANO FLUVIAL"
sorianofluvial@gmail.com
http://sorianofluvial.blogspot.com/
Las imágenes utilizadas en este trabajo han sido obtenidas del C.H.G.S., Centro de Fotografía de Montevideo, Biblioteca Nacional de Uruguay y archivo personal.